This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

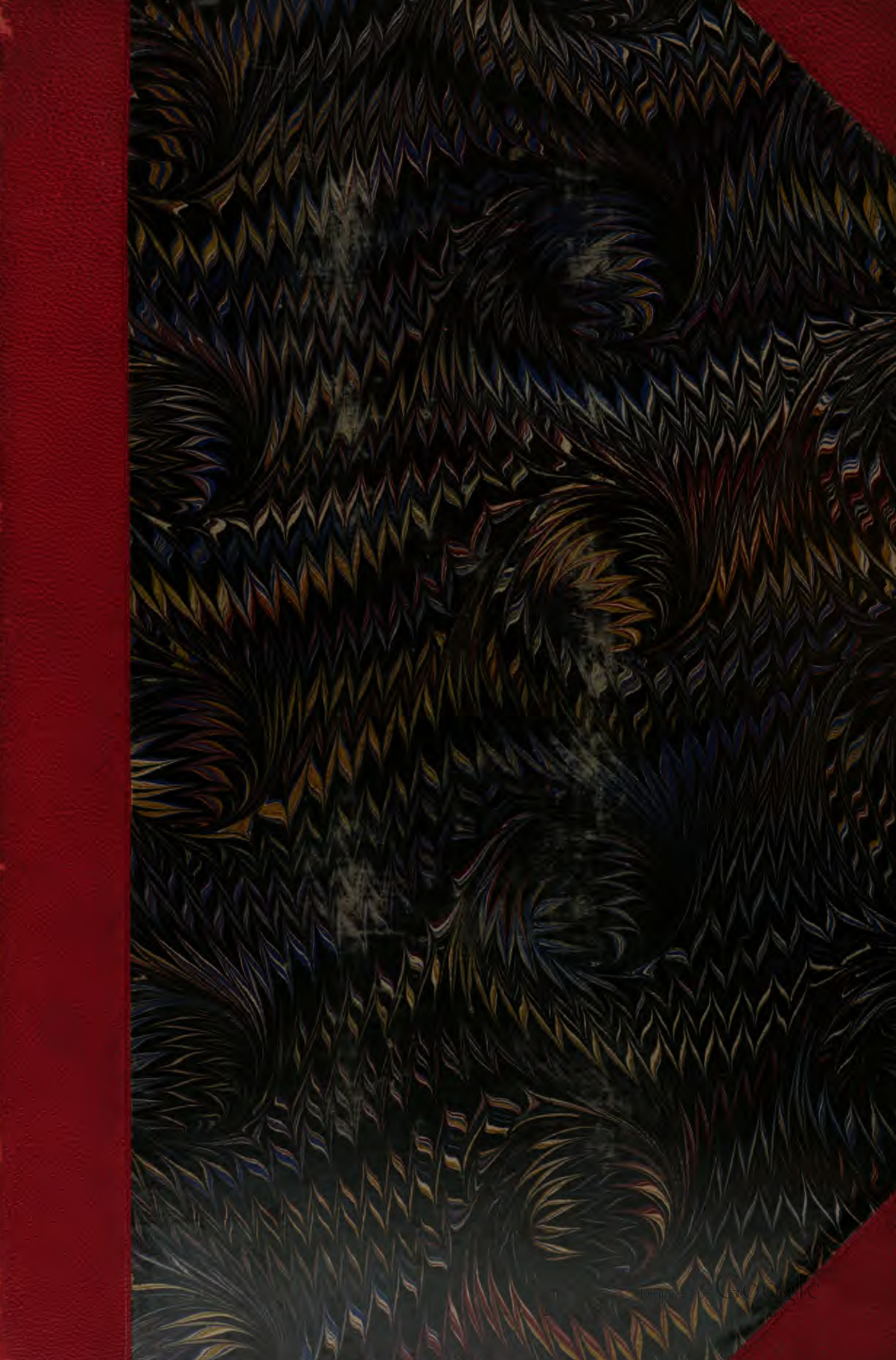
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`


Digitized by Google

Econ P118.1

Harvard College Library

FROM THE

LANE FUND

The sum of $5000 was given by FREDERICK ATHEARN LANE, of New York, N.Y., (Class of 1849), on Commencement Day, 1863. "The annual interest only to be expended in the purchase of books for the Library."

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben

vom

K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUM

IN WIEN.

EINUNDDREISSIGSTER JAHRGANG.

1905.

WIEN 1905.

VERLAG DES K. K. ÖSTERR. HANDELS-MUSEUMS.

CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

~~VIII. 430~~
Econ P 118.1

Digitized by Google

INDEX.

Seite

A.

Adrianopel, Provinzialausstellung . . . 140
Äthiopisch-abessinische Eisenbahn . . . 73
Afrikanische Eisenbahnen . . . 61
Algerien, Wirtschaftliche Lage . . . 10
» » Verhältnisse . . . 141
Algier, Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 58, 80
Amazonenstrom . . . 63
Amoys und Swatows wirtschaftliche Verhältnisse . . . 45
Andalusien, Hungersnot . . . 141
Anglo-indische Missionen in Persien . . . 88
Argentinien, Kolonisation . . . 12
Aufschwung Smyrnas . . . 93
Australien, Einwanderung . . . 83
» Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 144
Automobile in Indien . . . 141

B.

Bahnbauten, Chinesische . . . 82
Bahnlinie, Ostsibirische . . . 130
Baumwollindustrie, Chinesische . . . 76
Baumwollkultur im Transvaal . . . 79
Belgische Interessen in China . . . 138
Berber-Suakim-Eisenbahn . . . 131
Bergbau im Irkutsker Rayon . . . 10
Besiedlung Südafrikas . . . 132
Bewässerungsanlagen, Nordamerikanische . . . 120
Bewässerungskanal, Nordspanischer . . . 142
Boykottbewegung in China . . . 139
Boykott der Chinesen und Japan . . . 139
» des nordamerikanischen Handels durch die Chinesen 93
» in Nordchina . . . 125
Brasilianische Goldproduktion . . . 24
» Industrie . . . 12
Brasilianischer Goldbergbau . . . 132
Brasilien, Gewinnung von Vogelfedern . . . 143
Britisch-französische Konkurrenz im südwestlichen China . . 81
Britisch-Südafrika, Obstzucht . . . 72
Buschir, Handel . . . 96

C.

China, Belgische Interessen . . . 138
» Boykottbewegung . . . 139
» Britisch-französische Konkurrenz . . . 81
» Eisenbahnen . . . 140
» in den Bahnen moderner Wirtschaftspolitik . . . 1
» Kommerzielle Verhältnisse . . . 116
» Mehlfabrikation . . . 82
» Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 31
Chinesenfrage in den Vereinigten Staaten . . . 97
Chinesen in der Kapkolonie . . . 59
» und Japan, Boykott . . . 139
Chinesische Bahnbauten . . . 82
» Baumwollindustrie . . . 76
» Eisenbahnbauten . . . 57
» Kuliauswanderung nach Südafrika . . . 58
» Patente . . . 58
» Wirtschaftspolitik in Südchina . . . 63

D.

Dahomeys Handel . . . 132
Dampferlinie, Indisch-argentinische . . . 96
Dampferlinien, Südafrikanische . . . 59
Diamanten in Rhodesia . . . 132
Djibouti, Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 86
Dockgesellschaft in Shanghai . . . 140
Don, Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 10
» Wirtschaftslage . . . 56

E.

Eisenbahn Hongkong-Kanton . . . 82
Eisenbahnbauten auf den Philippinen . . . 84
» Chinesische . . . 57
» Südafrika . . . 24
Eisenbahnen, Afrikanische . . . 61

Seite

Eisenbahnen in China . . . 140
» » Südafrika . . . 120
» » Südchina . . . 11
» Südafrikanische . . . 36, 81
Einwanderung in Australien . . . 83
» von Chinesen in die Kapkolonie . . . 59
Englisch-persische Handelsbeziehungen . . . 103
Exploitation der Mandschurei und Koreas . . . 127

F.

Fischereischulen in Rußland . . . 48
Fleischexport, Sibirischer . . . 10
Flußschiffahrt in Sibirien . . . 10
Fortschritte des kapländischen Weinbaues . . . 132
Freihafen auf den Kanarischen Inseln . . . 48

G.

Geschäftliche Verhältnisse im Vilajet Brussa . . . 60
Geschäftsverhältnisse in Südchina . . . 56, 128
Gewinnung von Vogelfedern in Brasilien . . . 143
Gip-produktion in der Kapkolonie . . . 142
Glaubersalzgewinnung im Kaspisee . . . 108
Goldbergbau, Brasilien . . . 132
Golddistrikt in der Kapkolonie . . . 132
Goldlager in Rhodesia . . . 12
Goldproduktion Brasiliens . . . 24
Goldunternehmungen auf Madagaskar . . . 142
Großbritannien und Rußland in Persien . . . 42
Großunternehmen in Russisch-Ostturkestan . . . 130

H.

Häfen in Nordafrika, Spanische . . . 142
Handel Dahomeys . . . 132
» Indiens über die Nordostgrenze . . . 23
» Nagasakis und Mojis . . . 20
» Trapezunts . . . 130
» und Verkehr Kantons . . . 18
» von Buschir . . . 96
Handelsagenten in Hongkong . . . 95
Handelsexpedition nach Persien . . . 129
Handelsplätze der Provinz Szetschwan . . . 124
Heuschreckenplage in Südafrika . . . 48
Hispano amerikanische Bewegung . . . 10
Hongkong, Handelsagenten . . . 95
Hungersnot in Andalusien . . . 141

I.

Import Kalkuttas aus Österreich-Ungarn . . . 112
Indien, Automobile . . . 140
Indiens Handel über die Nordostgrenze . . . 23
» Landhandel . . . 130
» Mineralreichtum . . . 104
» Passagierverkehr und Waggons . . . 23
Indisch-argentinische Dampferlinie . . . 96
Indo-Chinas wirtschaftliche Verhältnisse . . . 5
Industrie, Brasilianische . . . 12
Industrieförderung in Südafrika . . . 55
Irkutsker Rayon, Bergbau . . . 10

J.

Japan, Kommerzielle Verhältnisse . . . 107
» Kommunikationsverhältnisse . . . 12
» Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 130
» und Chinesen, Boykott . . . 139
Japans Exploitation der Mandschurei und Koreas . . . 127
» Nationalreichtum . . . 34
» Viehwirtschaft . . . 131
» wirtschaftlicher Aufschwung . . . 121

K.

Kabelverbindung mit Marokko . . . 80
Kalkuttas Importe aus Österreich-Ungarn . . . 112
Kanada, Wirtschaftliche Verhältnisse . . . 33
Kanarische Inseln, Freihafen . . . 48

Digitized by Google

Seite

Kantons Handel und Verkehr 18
» kommerzieller Aufschwung 10
Kapland, Weinbau 132
Kapkolonie, Einwanderung von Chinesen 59
» Gipsproduktion 142
» Golddistrikte 132
» Mineralschätze 60
» Obstbau 120
» Schiffsverkehr 59
» Wirtschaftsministerium 35
Kaspisee, Glaubersalzgewinnung 108
Kolonisation in Argentinien 12
Kommerzielle Verhältnisse auf den Philippinen 23
» » in China 116
» » » Japan 107
» » » Shanghai 8
» » » Südchina 100
» » » Südrußland 80
Kommerzieller Aufschwung Kantons 10
Kommunikationslinie, Brasilianisch-bolivianische 143
Kommunikationsverhältnisse in Japan 12
Konkurrenzhäfen Odessas 48
Koreas kommerzielle Verhältnisse 133
Kulieinwanderung in Südafrika 96
Kwang-Tschauwan, eine südchinesische Pachtung Frankreichs 91

L.

Landhandel Indiens 130
Ländereienvergebung in Spanisch-Westafrika 48
Landwirtschaft in Transvaal 142
Literatur 36, 48, 60, 84, 144

M.

Madagaskar, Golduternehmungen 142
Magallanesländer 65
Mandschurei, Japanische Mission 140
» und der Hafen von Niutschwang 37
Marokkofrage 109
Marokko, Spanische Kabelverbindung 80
Mehlfabrikation in China 82
Mineralreichtum Indiens 104
Mineralschätze der Kapkolonie 60
Minenwesen in der Türkei 52
Missionen in Persien 88
Moskau-Finnischer Meerbusen, Transitbahn 130
Motorboote in Südchina 94

N.

Nagasakis und Mojis Handel 20
Nationalreichtum Japans 34
Neu-Kaledonien 13
Niutschwang, Mandschurei und Hafen 37
Nordamerikanische Bewässerungsanlagen 120
Nordafrika, Spanische Häfen 142
Nordchina, Antiamerikanischer Boykott 125
» Wirtschaftliche Verhältnisse 44
Novibazar, Viehexport 93

O.

Obstbau in der Kapkolonie 120
» » Turkestan 130
Obstzucht in Britisch-Südafrika 72
Odessas Konkurrenzhäfen 48
Oranje River-Kolonie, Wirtschaftliche Lage 72
Orenburg-Taschkend-Bahn 22
Österreichische Handelsbeziehungen zu Persien 85
Österreich-Ungarn, Importe Kalkuttas 112
Ostsibirische Bahnlinie 130

P.

Passagierverkehr in Indien 23
Patente, Chinesische 58
Persien, Anglo-indische Missionen 88
» Handelsexpedition 129
» Österreichische Handelsbeziehungen 85
Philippinen, Eisenbahnbauten 84
» Kommerzielle Verhältnisse 23
» Produktionsverhältnisse 65
» Wirtschaftliche Lage 106
» » Verhältnisse 32, 95
Portugal, Territorialgewässer 22
Provinzialausstellung in Adrianopel 140

R.

Reichsbank, Chinesische 140
Rhodesia, Diamanten 132
» Goldager 12
Russische Verkehrsangelegenheiten 56
» Verkehrspläne 47

Seite

Russisch-Ostturkestan, Großunternehmen 130
Rußland, Fischereischulen 48
» und Großbritannien in Persien 42

S.

Schiffahrt in Südbrasilien 120
Schiffsverkehr in der Kapkolonie 59
Shanghai, Dockgesellschaft 140
» Kommerzielle Verhältnisse 8
» Tramwayfrage 94
Sibirien, Flußschiffahrt 10
Sibirischer Fleischexport 10
Smyrnas Aufschwung 93
» wirtschaftliche Verhältnisse 129
Spanien, Kulturversuche mit Textilpflanzen 132
Spaniens Kabelverbindungen mit Marokko 80
Spanisch-Westafrika, Ländereienvergebung 48
Suakins Schicksal 143
Südafrika, Chinesische Kuliauswanderung 58
» Eisenbahnen 120
» Heuschreckenplage 48
» Industrieförderung 55
» Kulieinwanderung 96
Südafrikanische Dampferlinien 59
» Eisenbahnangelegenheiten 144
» Eisenbahnbauten 24
» Eisenbahnen 36, 81
Südafrikas Besiedlung 132
Südbrasilien, Schiffahrt 120
» Wirtschaftliche Verhältnisse 35, 118, 143
Südchina, Chinesische Wirtschaftspolitik 63
» Geschäftsverhältnisse 56, 128
» Kommerzielle Verhältnisse 100
» Motorboote 94
» Öffentliche Sicherheit und Eisenbahnen 11
» Wirtschaftliche Verhältnisse 49
Südchinesische Vertragshäfen 25
Südrußland, Kommerzielle Verhältnisse 80
Swatows und Amoys wirtschaftliche Verhältnisse 45
Szechuankohle 11
Szetschwan, Handelsplätze 124

T.

Tarifkampf zwischen südafrikanischen Eisenbahnen 132
Territorialgewässer in Portugal 22
Textilpflanzen, Spanische Kulturversuche 132
Tonking 89
Tramwayfrage in Shanghai 94
Transitbahn Moskau—Finnischer Meerbusen 130
Transvaal, Baumwollkultur 79
Transvaal, Landwirtschaft und Viehzucht 142
Trapezunter Handel 130
Türkei, Minenwesen 52
Turkestan, Obstbau 130

V.

Vereinigte Staaten, Chinesenfrage 97
Verkehrsangelegenheiten, Russische 56
Verkehrspläne, Russische 47
Vertragshäfen, Südchinesische 25
Viehexport nach Novibazar 93
Viehwirtschaft Japans 131
Viehzucht im Transvaal 142
Vilajet Brussa, Geschäftliche Verhältnisse 60
» » Wirtschaftliche Verhältnisse 20
Vogelfedern in Brasilien 143

W.

Waggons in Indien 23
Weinbau Kaplands 132
Wirtschaftliche Lage auf den Philippinen 106
» » in Algerien 10
» » » der Oranje River-Kolonie 72
» Verhältnisse Algeriens 58
» » Amoys und Swatows 45
» » am unteren Don 10
» » auf den Philippinen . . . 32, 95
» » im Vilajet Brussa 22
» » in Algier 80
» » » China 31
» » » Djibouti 86
» » » Japan 131
» » » Kanada 33
» » » Nordchina 44
» » » Südbrasilien 35, 118
» » » Südchina 49
» » Indo-Chinas 5
» » Smyrnas 129
Wirtschaftslage im Gebiete des unteren Don 56
Wirtschaftsministerium in der Kapkolonie 35
Wirtschaftspolitik in China 1

Digitized by Google

Jänner 1905. Nr. 1.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: China in den Bahnen moderner Wirtschaftspolitik. — Die wirtschaftlichen Verhältnisse Indo-Chinas. — Kommerzielle Verhältnisse in Shanghai. — Miszellen: Die hispano-amerikanische Bewegung. — Wirtschaftliche Verhältnisse am unteren Don. — Bergbau im Irkutsker Rayon. — Sibirischer Fleischexport. — Flußschiffahrt in Sibirien. — Wirtschaftliche Lage in Algerien. — Der kommerzielle Aufschwung Kantons. — Öffentliche Sicherheit und Eisenbahnen in Südchina. — Die Szechuankohle. — Kommunikationsverhältnisse in Japan. — Brasilianische Industrie. — Goldlager in Rhodesia. — Kolonisation in Argentinien.

CHINA IN DEN BAHNEN MODERNER WIRTSCHAFTSPOLITIK.

Von Dr. **Viktor Heller.**

Mehr als einmal ist im Laufe der letzten Jahrzehnte das »Erwachen« Chinas angekündigt worden, am Ende der Achtzigerjahre sogar von einem chinesichen Staatsmann, dem Marquis Tseng, dessen Ausführungen in der »Asiatic Quartaly Review« damals ungeheure Sensation in der englischen Presse hervorriefen. Immer wieder aber stellte sich heraus, daß es mit der »gelben Gefahr« seine guten Wege habe, und die »Modernisierung« Chinas vollzieht sich in einem nichts weniger als stürmischen Tempo; zur großen Enttäuschung des Vulgäreuropäers. Ihm zerfallen die Völker dieser Erde schlechtweg in die zwei Gruppen der »barbarischen« und der »zivilisierten«, wobei er unter Zivilisation seine Weise zu leben versteht und ihm als Symbol der Kultur die technischen Errungenschaften seiner Zeit vorschweben und es hat lange gebraucht bis man in Europa begriff, daß die Abneigung dieses Volkes gegen fremdes Wesen nichts zu schaffen hat mit dem Widerstand des Barbaren gegen die Zivilisation, sondern ihre Wurzeln hat in der Anhänglichkeit der Chinesen an die Traditionen einer alten und in ihrer Art außerordentlich hohen Kultur und in einer menschlich begreiflichen Scheu, altes Bewährtes kurzweg mit neuem Unbekannten zu vertauschen.

Unbegrenztes Vertrauen in die Vollkommenheit der Einrichtungen des eigenen Landes, eine tief eingewurzelte zum Vorurteil erstarrte Überzeugung von der Überlegenheit der eigenen Kultur haben diesem begabten Volke die Weiterentwicklung schwer gemacht.

Kann man nun auch heute noch nicht behaupten, daß in China das Werk der Reform und der Anpassung an die ernstliche Kultur mit stürmischem Eifer betrieben wird, so scheint sich seit dem Friedensschlusse von Shimonoseki in den leitenden chinesischen Kreisen immerhin die Erkenntnis von den Vorteilen einer Modernisierung Chinas durchgerungen zu haben und wenn auch manche Neuerungen und Zugeständnisse an die Wünsche des Auslands immer noch mit Widerstreben den drängenden Petenten gewährt worden sein mögen, so ist doch besonders auf dem Gebiete der Wirtschafts- und Handelspolitik auch ein auf Förderung der ökonomischen Entwicklung des Landes gerichtetes zielbewußtes Streben der chinesischen Regierung nicht zu verkennen. Ein kräftiger Impuls dazu ist zweifellos durch den nach dem Frieden von Shimonoseki zwischen China und Japan abgeschlossenen Handelsvertrag gegeben worden, der eine Reihe weitgehender Konzessionen an die Freiheit des ausländischen Handels enthielt.

Durch diesen Handelsvertrag sind die bedeutendsten, natürlichsten und künstlichen Wasserstraßen des Reiches auch den Fremden zugänglich gemacht und ihnen Erlaubnis gewährt worden, im Innern Chinas Handel zu treiben und Warenhäuser zu errichten, ohne daß dieselben besonderen Steuern unterworfen werden durften, während sie bis dahin fast ausschließlich auf die Hafenplätze beschränkt waren. Die Fremden erhielten ferner die Berechtigung, in den Hafenplätzen Industrieunternehmungen jeglicher Art ins Leben zu rufen, Maschinen einzuführen, ohne daß dieselben einer anderen Abgabe als dem gewöhnlichen Einfuhrzoll unterworfen wurden; auch verpflichtete sich die chinesische Regierung, von den in China erzeugten Fabrikaten keine höheren Abgaben zu erheben, als von den aus dem Auslande eingeführten. Diese Vorteile kamen automatisch auch allen anderen Staaten zu gute, welche mit China Meistbegünstigungsverträge hatten, wie denn überhaupt der Westen durch Japan aller »gelben Gefahr« zum Trotz rein wirtschaftlich im fernen Osten weit mehr gewonnen als verloren hat.

Die Folge dieser Verallgemeinerung war eine mächtige Attraktion für geschäftliche Unternehmungen aller Art in China und die Errichtung von Fabriksunternehmungen nicht nur in den alten, sondern auch in den neuen durch den Vertrag mit Japan erschlossenen Vertragshäfen.

Besonders sind viele Seiden- und Baumwollspinnereien errichtet worden. Es wäre verfrüht, über die Zukunft, welche speziell die Baumwollspinnerei in Chin hat, ein Urteil zu fällen. Von Interesse sind die Berichte, welche einige der 1897 von ausländischen Kapitalisten in Shanghai errichteten Spinnereien veröffentlicht haben. Die Durchschnittskosten für eine Fabrik von 40.000 Spindeln werden auf ungefähr 160.000 £ angegeben. Keines der in Rede stehenden Etablissements ist bisher zur vollen Ausnützung seiner Leistungsfähigkeit gelangt. Die höchste Leistung, die erzielt wurde, ist, daß 34.000 Spindeln durch elf Wochen Tag und Nacht arbeiteten; nichtsdestoweniger konnten Dividenden zwischen $3^1/_2$ und 7 Prozent zur Ausschüttung gelangen. Diese Leistungen wurden überdies mit wenig qualifizierten Arbeitskräften erzielt, da solche zunächst nicht leicht zu haben sind. Drei Frauen müssen für eine Manipulation eingestellt werden, zu welcher in England eine genügt; aber wie die Unternehmer selbst angeben, hat man es hier mit einer vorübergehenden Kalamität zu tun und hebt sich die Leistungsfähigkeit der Arbeit.

Erleuchtete chinesische Staatsmänner haben sich Mühe gegeben, ihre Landsleute zu veranlassen, Unternehmungen ins Leben zu rufen oder sich an solchen hervorragend zu beteiligen, um die Herrschaft über die doch nicht aufzuhaltende Entwicklung und ihre Früchte dem eigenen Lande zu sichern, und wiederholt sehen wir sie selbst mehr oder weniger offen an großen Unternehmungen modernen Stiles sich beteiligen. So ist es bekannt, daß hinter der Kaiping-Kohlengesellschaft Li-Hung-tschang

Digitized by Google

gestanden haben soll. Er war es auch, der der chinesischen Handelsmarine die Unterstützung der Regierung verschaffte, der zuerst — unter den Chinesen — Eisen- und Stahlwerke, Spinnereien, Ziegeleien errichtete, den Unternehmungsgeist seiner Landsleute anspornend.

Diese Bestrebungen haben auch insoferne Erfolg gehabt, als sich speziell der Baumwollspinnerei viel chinesisches Kapital zugewendet hat. Der »North China Herald« hat neuestens eine Liste der im Innern Chinas befindlichen Chinesen gehörigen Spinnereien veröffentlicht, wonach 378.052 Spindeln in Tätigkeit waren und die Inbetriebsetzung weiterer 525.252 Spindeln in Vorbereitung war, was in Anbetracht der kurzen Frist, innerhalb welcher die Aufrichtung dieser Fabriken erfolgt ist, überraschen muß.

Auch sonst erweisen sich die chinesischen Geschäftsleute in der Erfassung industrieller Konjunkturen rührig. Ein Beispiel dafür ist die im Jahre 1902 erfolgte Gründung einer Seifenindustrie in Nanking durch chinesische Kapitalisten, welche das rasche Anwachsen des chinesischen Seifenbedarfes ausnützen wollten. Wohl prosperierten von drei Gesellschaften, welche errichtet wurden, nur eine, diese aber so sehr, daß sie nicht nur den Bedarf der Stadt deckte, sondern ihre Ware zum Teil auch nach auswärts sandte, und die Konkurrenz der chinesischen Erzeugnisse wird den fremden Waren mitunter um so gefährlicher, als ein Markenschutz in China bisher nicht bestand und die chinesischen Kaufleute so vielfach die fremden Handelsmarken unbehindert nachahmen.

Wenn das chinesische Element an dieser Entwicklung gleichwohl nicht den ihm gebührenden Anteil genommen hat, so ist die Ursache davon wohl nicht in einem Mangel an geschäftlicher Aktivität oder von Befähigung gelegen; die geschäftliche Tüchtigkeit des Chinesen ist zu bekannt, als daß es in dieser Beziehung einer besonderen Erwähnung bedürfte Aber der Ausländer nimmt auf Grund der Verträge eine vorteilhafte Sonderstellung ein, während der eingeborene Chinese die Mängel der chinesischen Rechtspflege und Verwaltung fürchten muß, der er unterworfen ist. Tatsache ist, daß in jenen Teilen Ostasiens, welche in europäischer Verwaltung stehen, die chinesischen Kolonisten den wirtschaftlich erfolgreichsten Stamm der Bevölkerung bilden, und es ist gewiß, daß Reformen in der inneren Verwaltung Chinas außerordentlich dazu beitragen würden, das chinesische Element in der kapitalistischen Entwicklung Chinas stärker hervortreten zu lassen. Dieses Reformwerk ist bei der ungeheuren Ausdehnung des Reiches, der Kompliziertheit seiner Verhältnisse und der Alteingesessenheit der Institutionen und ihrer Mängel freilich ein so außerordentlich schwieriges, daß seine Lösung — vorausgesetzt selbst, daß die chinesische Regierung den Willen dazu hätte — noch sehr viel Zeit in Anspruch nehmen würde und noch mehr Geld, welches wiederum nur beschafft werden könnte durch eine strenge Regelung der Finanzverwaltung und die Erschließung neuer modernerer Steuerquellen.

Die vielleicht am tiefsten greifende Nachwirkung des Krieges mit Japan waren aber die bereits erwähnten weitgehenden Bewilligungen von Eisenbahnkonzessionen. Bis zum Jahre 1898 waren nur wenige Strecken gebaut worden; zweifellos haben an dem zähen Widerstande, mit dem die Einführung von Eisenbahnen zu kämpfen hatte, in der chinesischen Bevölkerung verbreitete, abergläubische Vorstellungen, wie die religiöse, daß die Eisenbahnen den Schlaf der Geister stören würden, und das ökonomische Vorurteil, daß die Eisenbahnen eine wirtschaftliche Schädigung nach sich ziehen müßten, weil viele tausende von Menschen, die in den Fuhrwerksgewerben beschäftigt seien, arbeitslos werden würden, ihren Anteil. Die Hauptursache war aber politischer Natur, die Furcht, daß die Eisenbahnen kriegerischen Invasionen Vorschub leisten könnten, trotzdem manche chinesische Staatsmänner, wie z. B. Li-Hung-tschan und Yuanschikkai, darauf hinwiesen, daß China in strategischer Beziehung von den Eisenbahnen das meiste profitieren müßte, und daß gerade dem Mangel von Eisenbahnen, welche — das ungeheure Reich durchquerend — rasche Truppenverschiebungen ermöglichten, die Ohnmacht des Reiches an seinen Grenzen entspringe.

Im Jahre 1898 nun hat die chinesische Regierung, den Vorstellungen der Mächte endlich entgegenkommend, nicht weniger als 12.000 *km* Eisenbahnlinien teils konzessioniert, teils zugesagt, von denen ein großer Teil schon gebaut, ein anderer im Bau begriffen ist, und von denen viele dichtbevölkerte, an Naturschätzen reiche Provinzen durchqueren. Energisch gearbeitet haben in dem Gebiete ihrer Einflußsphäre die Deutschen und seit dem Frühjahr 1904 ist von der nach Schantung konzessionierten Bahn die 400 *km* lange Hauptlinie Tsing-Tao bis Tsinan-Fu, der Hauptstadt der am Gelben Fluß gelegenen Provinzen, im Betriebe. Schantung ist die dichtestbevölkerte unter den achtzehn Provinzen Chinas, indem sie auf einer Fläche, die etwa einem Drittel derjenigen Frankreichs entspricht, eine ungefähr ebenso große Bevölkerung hat wie dieses Land, und der Boden birgt reiche Mineralschätze.

Ebenso hat die französisch-belgische Gruppe nach einer durch die Boxerbewegung verursachten Unterbrechung rasche Fortschritte gemacht und zwischen den beiden Hauptlinien, deren eine vom Norden her bis auf 400 *km* an Peking, deren andere vom Süden her bis auf etwa 300 *km* an Hankau herangerückt ist, liegen nur noch etwa 250 *km*, während von den übrigen von dieser Kapitalistengruppe konzessionierten Linien allerdings noch nicht einmal Teilstrecken konzessioniert sind.

Die Engländer zwar haben von den 4300 *km*, welche sie sich teils konzessionieren, teils versprechen ließen, erst wenige 100 *km* gebaut, während zum Ausbau des ungemein zukunftsreichen unteren Yangtse-Netzes nur erst vorbereitende Schritte geschehen sind.

Die Bedeutung dieser Eisenbahnbauten für den Handel wird deutlich, wenn man überlegt, daß die Einfallstore für die fremden, beziehungsweise Ausfallstore für die chinesischen Waren, die »Vertragshäfen«, nicht, wie man meinen möchte, alle an der Küste gelegen sind, vielmehr ist mehr als die Hälfte auf Grund der Verträge dem fremden Handel eröffneten Plätze im Inneren des Landes gelegen, oft einige tausend Meilen von der Küste entfernt. Nur 13 von den 28 als »Vertragshäfen« bezeichneten Städten sind an oder in unmittelbarer Nähe der Küste gelegen, von den übrigen sind viele an schiffbaren Wasserwegen gelegen, manche aber nur auf dem Landwege erreichbar, für den als Transportmittel heute nur die chinesischen Karren, Tragtiere und Lastträger (Kulis) zur Verfügung stehen.

In dem Maße, als die Entwicklung moderner Kommunikationsmittel fortschreitet und bisher vom Handel ziemlich isolierte Gegenden in denselben hineinzieht, dürften die Bestimmungen der Verträge auf eine immer größere Zahl der im Inneren Chinas gelegenen Plätze ausgedehnt und so allmählich alle bedeutenden Handelszentren allgemein zugänglich werden.

Wie rasch sich das neue Verkehrsmittel da, wo es einmal in Aktion ist, einbürgert, geht aus einem Berichte des k. u. k. österreichisch-ungarischen Konsulates in Hongkong über die neue Lokalbahn hervor, welche von Kanton parallel zum Westflusse (stromaufwärts) nach Futschau und von dort nach Samschui geht. Trotz der guten Wasserstraße, welche die beiden Endpunkte der Bahn verbindet und bisher auch für den Personenverkehr benützt wurde, erfreut sich das neue, zwar teurere, aber eben schnellere und bequemere Verkehrsmittel einer so regen Inanspruchnahme seitens der chinesischen Bevölkerung, daß — die Bahn ist, da erst ein Geleise gelegt und Bahnhöfe und Stationen noch nicht ausgebaut sind, vorerst bloß dem Personenverkehr über-

Digitized by Google

geben — täglich zehn Personenzüge zwischen Kanton und Fotschau verkehren.

Hauptsächlich infolge der Initiative des Vizekönigs Yuanschikkai und anderer von modernen Anschauungen erfüllten und tatkräftigen Staatsmännern sind aber auch noch andere weitgreifende wirtschaftspolitische Maßnahmen teils bereits durchgeführt, teils in Durchführung begriffen. Ein im Jahre 1902 erlassenes kaiserliches Edikt ordnet unter Hinweis auf die Wichtigkeit, welche der Telegraph für militärische und Verwaltungszwecke besitzt, die Verstaatlichung des Telegraphennetzes an, welche gegenwärtig ihrem Abschlusse entgegengeht. Ein anderes Edikt ordnet die Errichtung kaiserlicher Banken in allen Provinzen des Reiches an, welchen das Recht der Notenausgabe und Dollarprägung zustehen soll. Mit der letzteren Maßnahme will China vor allem auch einen Stützpunkt für eine Währungsreform gewinnen, an deren Durchführung es ein eminentes staatswirtschaftliches und kommerzielles Interesse hat. Die Schädigung, welche die chinesische Volkswirtschaft durch die Schwankungen des Silbertaelkurses erleidet, ist enorm; so ist z. B. die Einfuhr Chinas von 116·79 Millionen Taels im Jahre 1901 auf 237·87 Millionen Taels im Jahre 1902 gestiegen. Da aber der Taelkurs gleichzeitig von 4 sh. $4^1/_4$ d im Durchschnitte des Jahres 1901 auf 2 sh. $11^9/_{16}$ d im Jahre 1902 herabsank, hat sich die chinesische Einfuhr ihrem Goldwerte nach de facto nur von 25·43 auf 35·30 Millionen Pfund Sterling gehoben. Ferner hat die chinesische Regierung die Schuldzinsen und die Indemnitätsquoten in Gold zu entrichten, während die Seezölle in Silber gezahlt werden. Infolge des Silbersturzes erhöhte sich Ende 1902 z. B. die chinesische Indemnitätsquote um drei Millionen Taels; der Versuch der chinesischen Regierung, die Zölle auf derselben Goldbasis einzuheben, auf welcher die Kriegsentschädigung zu zahlen ist, scheiterte an dem Widerstande der an der Einfuhr hauptsächlich interessierten Mächte.

Einen bedeutenden Fortschritt in manchen der eben berührten Fragen der chinesischen Wirtschaftspolitik und in der kommerziellen Entwicklung Chinas überhaupt werden die neuen Handelsverträge bringen, welche China mit England, Japan, den Vereinigten Staaten abgeschlossen hat, mit anderen Mächten abzuschließen im Begriffe ist.

Die Bestimmungen dieser Verträge sind von weittragender Bedeutung, vor allem diejenige, welche die Aufhebung des Li-kin, jener den Warenverkehr im Inneren des Reiches so sehr hemmenden Verbrauchsabgabe, welche von der chinesischen Regierung zur Deckung der mit dem Taipingaufstande verbundenen Auslagen eingeführt worden ist, und die Ausfuhrzölle auf 5 Prozent vom Werte festlegen. Die Verträge enthalten ferner u. a. wichtige Garantien für die Rechtssicherheit der von ausländischen Kapitalisten mit chinesischen Kapitalisten eingegangenen Gründungsverträge und die ausdrückliche und allgemeine Erklärung, daß es chinesischen Untertanen freistehen soll, sich an nichtchinesischen Unternehmungen und Gesellschaften zu beteiligen, während bisher die Zustimmung von Fall zu Fall erteilt werden mußte, wodurch die für die industrielle Entwicklung so wichtige Assoziationsfreiheit des Kapitals der Willkür anheimgegeben und der entsprechenden Rechtssicherheit beraubt war. Ferner sollen weitere fünf Vertragshäfen dem internationalen Handel eröffnet werden und China verpflichtet sich, die Bedeutung, welche die Verwertung seiner Mineralschätze habe, anerkennend, seine Bergwerksordnung innerhalb bestimmter Frist einer Revision zu unterziehen, wobei die der Betätigung des ausländischen Kapitals in der Minenindustrie hemmenden Bestimmungen fallen sollen. Aber weiter noch übernimmt China die Verpflichtung, eine einheitliche nationale Währung einzuführen, eine Maßregel, deren Durchführung ja vor allem im Interesse der chinesischen Volkswirtschaft gelegen wäre, welche durch die Unbeständigkeit seiner Valuta ungeheuere Verluste erleidet, aber infolge ihrer großen Schwierigkeiten noch gute Weile brauchen wird.

Die Errichtung von Registrierungsämtern zum Schutze der fremden Handelsmarken, zu welcher sich die chinesische Regierung in den Verträgen ebenfalls verpflichtet hat, wollte diese vor kurzem bereits in Angriff nehmen, doch unterblieb sie einstweilen über Vorschlag der hauptsächlich interesssierten Länder, welche die Angelegenheit für noch nicht genügend vorbereitet erachteten. Auch die Errichtung eines chinesischen Patentamtes steht bevor in Konsequenz des durch die Verträge wechselseitig gewährten Erfindungsschutzes.

Die weitestgehenden Garantien für die Durchführung der Li-kin-Aufhebung enthält der amerikanische Vertrag, indem sich die chinesische Regierung verpflichtet, die zur Einhebung des Li-kin und anderer zur Erhebung von Durchfuhrzöllen im Inneren des Reiches bestehenden Zollämter aufzulassen. Doch besteht eine Schwierigkeit für die Kontrolle der faktischen Durchführung dieser Vertragsbestimmung darin, daß im Innern des Landes auch Ämter zur Einhebung von Seezöllen sich befinden, und von englischen Kaufleuten wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß die Zollämter zur Li-kin-Erhebung unter dem Vorgeben, daß es sich um Ämter für die Seezölle handle, aufrecht bleiben. Außerdem ist der amerikanische Vertrag nach der zollpolitischen Seite hin ein Tarifvertrag: Für eine ganze Reihe von Waren, an deren Einfuhr die Vereinigten Staaten hauptsächlich interessiert sind, sind spezifische Zölle festgelegt worden, während im übrigen die Wertzollerhebung Gültigkeit behält.

In Konsequenz der bedeutenden Aufgaben, welche aus diesen Verträgen China auf dem Gebiete der kommerziellen Verwaltung erwachsen, hat dieses kürzlich ein eigenes Handelsministerium errichtet, welchem u. a. auch die Verwaltung der Seezölle unterstellt worden ist und an dessen Spitze der frühere Gesandte in den Vereinigten Staaten Herr Wutingfang steht, ein Mann von tiefem Wissen, der sein Amt tatkräftig und in durchaus moderner Weise verwaltet.

Auch sonst ist China beflissen, die Einrichtungen der modernen Handelspolitik zu übernehmen. Nicht nur bestehen eine Anzahl wichtigerer Handelsplätze des Landes, selbst Handelskammern; auch im Auslande selbst sind da und dort bereits chinesische Handelskammern errichtet worden, kürzlich erst in Brüssel, und es hat den Anschein, daß die chinesische Regierung auch daran geht, ihren kommerziellen Stab im Auslande durch Ernennung von Konsularfunktionären in allen Ländern, mit welchen sie nennenswerte Handelsbeziehungen besitzt, auszugestalten. Auch dem Ausstellungswesen wird erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet, indem nicht nur chinesische Kaufleute ermuntert und unterstützt werden, sich an Ausstellungen des Auslandes zu beteiligen, sondern auch die Veranstaltung einer internationalen Ausstellung in China selbst, in Wusung bei Shanghai, ins Auge gefaßt ist.

Man sieht, es sind gar nicht geringe Fortschritte, welche China in der Richtung einer modernen Entwicklung gemacht hat, und in einer bedeutenden Ansprache, welche der frühere chinesische Gesandte in den Vereinigten Staaten, Herr Wu-Ting-fang, in einer Sitzung der amerikanischen Akademie der sozialen und politischen Wissenschaften im Jahre 1899 hielt, durfte er der konventionellen Meinung von dem Stillstande Chinas den Zustand Chinas vor 50 Jahren zum Vergleich entgegenhalten. Es sei aber unvernünftig, führte er aus, zu erwarten, daß China mit jahrhundertalten Traditionen auf einmal brechen könne. Das Zusammentreffen chinesischer und westlicher Zivilisation sei das Zusammentreffen zweier sozialer Potenzen und das Ziel derselben dürfe nicht in der Vernichtung oder

Digitized by Google

Aufsaugung der einen durch die andere, sondern in der wechselseitigen Befruchtung erblickt werden.

Wie richtig der Gedanke ist, den der chinesische Staatsmann hier ausspricht, hat man augenblicklich hier Gelegenheit selbst zu empfinden, wenn man die Ausstellung altjapanischer Kunstwerke im k. k. österreichischen Museum durchwandert, deren Zustandekommen in hervorragender Weise ermöglicht zu haben ein Verdienst Freiherrn von Siebolds ist, der, ein Sohn des berühmten Japanforschers, selbst zu den hervorragendsten Kennern Ostasiens gehört. In den herrlichen Objekten erkennt man vielfach die Urbilder gewisser Verfahrensweisen und Methoden, welche auf das moderne Kunstgewerbe so außerordentlich befruchtend gewirkt haben, und was ist die altjapanische Kunst anders als ein — allerdings sehr originell und durchaus selbständig entwickelter Schößling — der altchinesischen!

Manche Zeichen deuten aber darauf hin, daß China der Umgestaltung seiner politischen Organisation nach westlichen Mustern ernste Aufmerksamkeit zu widmen beginnt. Charakteristisch dafür ist wohl eines der Reformedikte aus dem Jahre 1902, womit die leitenden Generale der chinesischen Armee angewiesen werden, fähige junge Leute auszuwählen, welche ins Ausland zu senden sind; es sei hier im Wortlaut angeführt: »Unsere internationalen Beziehungen sind von der größten Wichtigkeit. Im gegenwärtigen Momente, wo wir bestrebt sind, das Wohlergehen des Volkes wieder zu heben, liegt uns mehr denn je daran, besonders verdiente und fähige Männer um uns zu sammeln. Wenn diejenigen, die ins Ausland gehen, sich ernsthaft dem Studium ausländischer Regierungsmethoden und Wissenschaften widmen wollen, hoffen wir Talente zu gewinnen, welche der Regierung von großem Nutzen sein können. Es gibt gegenwärtig in den Provinzen viele Studenten, welche, begierig, mit den aktuellen Fragen vertraut zu werden, ins Ausland gegangen sind, um auf fremden Schulen zu studieren. Seitens der Mitglieder der kaiserlichen Clans und des Generalstabs ist dies nie geschehen und es ist dringend notwendig, daß sie freier erzogen werden. Der kaiserliche Clan und die obersten Generalleutnants sollen junge Leute zwischen 15 und 25 Jahren von gutem Charakter, intelligentem Geist und gesundem Körper aussuchen und dem großen Rat eine Liste in Vorschlag bringen, aus welcher eine Anzahl von jungen Leuten ausgewählt und mit den nötigen Mitteln ausgestattet in das Ausland geschickt werden sollen, um hier ihre Kenntnisse zu bereichern und Erfahrungen zu sammeln, damit sie in der Lage seien, die Regierung in ihrem Bestreben, hervorragende Kräfte für den Verwaltungsdienst heranzuziehen, zu unterstützen.«

Noch herrscht eine — fast möchten wir sagen abergläubische — Furcht vor der wirtschaftlichen Erweckung Chinas in Europa vor, während die Amerikaner, die doch heute an China am stärksten interessiert sind, heute klug genug sind, nicht mehr über die »gelbe Gefahr« deshalb zu erschrecken, weil die Chinesen Baumwollspinnereien errichten und vielleicht auch sonstige Erzeugungen betreiben. Die Amerikaner begreifen sehr gut, daß sie von einer derartigen Entwicklung keinen Nachteil haben werden, daß je kräftiger der Gewerbefleiß in China selbst sich entwickelt, desto mehr auch das allgemeine kulturelle Niveau und damit die allgemeinen Absatzmöglichkeiten in China sich erhöhen werden.

Eine andere Bedeutung allerdings könnte das erwähnte Schlagwort gewinnen im Falle einer politischen Regeneration Chinas. Aber so gewiß die wirtschaftliche Zukunft des Vierhundertmillionen-Reiches erscheint, so bestimmt nach den zahlreichen Beispielen, die vorliegen, angenommen werden muß, daß die Söhne Chinas in und außerhalb der Grenzen des chinesisches Reiches wirtschaftliche Erörterungen machen werden, so wenig läßt sich heute sagen, was die Aussichten einer politischen Erstarkung Chinas sind. Lord Curzon, der jetzige Vizekönig von Indien, hat ihr in seinem geistvollen Buche »Problems of the far East« eine wenig günstige Prognose gestellt und die Gründe, die er für diese Meinung anführt, sind gewiß in vielen Punkten zutreffend.

Es müßte aber doch sonderbar zugehen, wenn die Modernisierung, die sich in China allmählich auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiete vollzieht, nicht auch auf die politische Potenz des Reiches zurückwirken sollte und tatsächlich sind in den zehn Jahren, die seit dem Erscheinen des erwähnten Buches verflossen sind, unverkennbar Fortschritte gemacht worden, welche Lord Curzon, schriebe er sein Urteil heute nieder, zu manchen Modifikationen desselben veranlassen dürften. Ein politisch kraftvolleres China, welches sich in Respekt zu setzen in der Lage ist, wäre aber für den Westen, unseres bescheidenen Erachtens, bei der traditionell friedlichen Politik der Chinesen nicht nur keine Gefahr für die Völker des Westens, sondern weit eher eine Garantie für die Aufrechterhaltung des Gleichgewichtes und einer friedlicheren Entwicklung der Dinge im fernen Osten. Daß der Ausgang des gewaltigen Kampfes, der gegenwärtig auf dem Boden Chinas ausgefochten wird, von der nachhaltigsten Rückwirkung auf die weitere Entwicklung der Dinge in China in dieser und in allgemeiner Beziehung sein dürfte, liegt zu sehr auf der Hand, als daß es eines besonderen Hinweises darauf bedürfte.

Der Außenhandel Chinas hat bisher schon eine gewaltige Ausdehnung gewonnen. Die am weitesten zurückreichenden Daten betreffen das Jahr 1813, wo die Ausfuhr zur See einen Wert von 69 Millionen Haikwan Taels betrug. Im Jahre 1899 betrug sie 196 Millionen Haikwan Taels. Die Einfuhr hatte in denselben Jahren einen Wert von 77, beziehungsweise von 265 Millionen Haikwan Taels. Infolge der bedeutenden Unterschiede des Taelkurses in den beiden genannten Jahren können die angeführten Ziffern allerdings nicht als exakter Maßstab für das Wachsen des chinesischen Handels dienen. Nimmt man eine Reduktion auf Dollars auf Basis des Silbergewichtes des Taels vor, so würden sich für die Ausfuhr 106 Millionen und 112 Millionen Dollars, für die Einfuhr 106 und 148 Millionen Dollars ergeben. Aber auch diese Ziffern sind insoferne irreführend, als die bedeutenden Wertveränderungen berücksichtigt werden müssen, welche viele Waren im Laufe dieser Periode erlitten haben.

Wie dem immer sei, der Aufschwung ist ein bedeutender, und wenn man überlegt, daß dies bei einer ganz unzulänglichen kommerziellen und Verkehrsorganisation erfolgt ist, so lassen sich die Perspektiven einer künftigen durch die Mittel der modernen Handels- und Verkehrspolitik in ausgiebigerem Maße unterstützten Prosperität des Handels wohl ahnen.

Jedenfalls hat auch unsere Monarchie allen Anlaß, der Entwicklung der Dinge in China die größte Aufmerksamkeit zu widmen.

Was die Handelsbeziehungen unserer Monarchie zu China anlangt, so können sie sich an Bedeutung mit denen der Vereinigten Staaten oder Englands u. s. w. wohl nicht messen, haben aber in den letzten Jahren an Wichtigkeit für unseren und auch für den chinesischen Außenhandel konstant gewonnen. Nach den Ausweisen der Statistik des auswärtigen Handels betrug der Wert der

	in den Jahren				
	1898	1899	1900	1901	1902	1903
	in Millionen Kronen					
Einfuhr . . .	5·3	5·5	6·3	5·7	6·2	6·7
Ausfuhr . .	0·7	1·0	1·7	2·1	2·2	4·8

Diese Ziffern stellen aber weitaus nicht unseren gesamten Handelsverkehr mit China vor; ist doch bekannt, ein wie großer Teil desselben sich über deutsche Häfen, Hamburg vor allem, abwickelt! In manchen Waren, wie z. B. Bettfedern, dürfte die Einfuhr über

Digitized by Google

Hamburg sogar bedeutender sein, als die direkt über Triest.

Unsere Einfuhr aus China besteht hauptsächlich aus Tee und Rohprodukten, wie Bettfedern, Rindshäuten, Borsten und Borstenabfällen, Stroh- und Bastwaren u. s. w., unsere Ausfuhr nach China aus Fabrikaten verschiedener Art, z. B. Glaswaren, Metallwaren, Gold- und Silberwaren, Seife u. s. w.

Zweifellos dürfte die Einfuhr der genannten und anderen Produkte aus China zunehmen, zweifellos haben aber auch wir bei der unserem Fabrikatenexport so ungünstigen handelspolitischen Strömung in Europa ein steigendes Interesse an China als Absatzgebiet für unsere Fabrikate.

Nachdem die Aufhebung des Li-kin von China unter der Bedingung zugestanden worden ist, daß es zu dem im Protokolle vom Jahre 1901 bestimmten Einfuhrzolle von 5 Prozent vom Werte einen Zuschlag im einundeinhalbfachen Betrage des Einfuhrzolles einheben dürfe und zu dieser Maßregel die Zustimmung aller Mächte notwendig ist, welche in China die Meistbegünstigung besitzen, ist China genötigt, auch an jene Mächte, mit welchen es bisher die Handelsverträge nicht erneuert hat, also auch an Österreich-Ungarn wegen Abschluß eines neuen Vertrages heranzutreten, und es wird so unserer Monarchie die Gelegenheit zu engerer handelspolitischer Verbindung mit dem großen ostasiatischen Reiche gegeben sein, mit dem es diplomatisch immer in den besten Beziehungen gestanden ist, und zu dem es kommerziell vermöge seiner geographischen Lage in weit intensiveren Beziehungen zu stehen berufen wäre, als es die gegenwärtigen sind.

DIE WIRTSCHAFTLICHEN VERHÄLTNISSE INDO-CHINAS.

(Nach einem Berichte des k. u. k. Konsulates in Hongkong.)

Infolge seiner geographischen Lage ist Indo-China hinsichtlich der Abwicklung seines Außenhandels in erster Linie auf die Seeschiffahrt angewiesen, welche es nicht nur mit den benachbarten Gebieten Ostasiens, sondern auch mit Europa und den übrigen Weltteilen verbindet. Ungeachtet seiner ausgedehnten Seeküste, welche dieses französische Kolonialreich im Osten, Süden und Südwesten begrenzt, ist es doch arm an größeren, geschützten Seehäfen und kommen als solche nur Haiphong im Norden (Tonking), Tourane an der Westküste (Annam) und Saigon im Süden (Cochinchina) in Betracht.

Der Schiffahrtsverkehr in diesen sowie in den übrigen kleineren Seehäfen betrug im Jahre 1903 1750 ein- und ausdeklarierte Schiffe mit einem gesamten Tonnengehalte von 2,020.210 *t* gegenüber 1908 Schiffen mit 2,243.765 *t* im vorhergegangenen Jahre.

Der Anteil der französischen Flagge an der gesamten Schiffahrt hat im Jahre 1903 eine namhafte Zunahme erfahren und betrug letztere unter den eindeklarierten Schiffen 30 mit 44.610 *t* oder 10·56 Prozent von der Zahl und 12·08 Prozent vom Tonnengehalt, unter den ausdeklarierten Schiffen 55 mit 109.608 *t* oder 19 Prozent von der Zahl und 28·75 Prozent vom Tonnengehalt. Die vorerwähnte Zunahme ist eine hauptsächliche Folge der Gründung zweier neuer Schiffahrtsgesellschaften in Ostasien, der »L'Est Asiatique Française« und der »Compagnie Française de cabotage des mers de Chine«, und hängt mit den Bestrebungen der französischen Regierung zusammen, die vaterländische Handelsmarine in den überseeischen Kolonien möglichst zu fördern. Der Rückgang der Schiffahrt unter deutscher, britischer und norwegischer Flagge ist teilweise eine Folge vorerwähnter Bestrebungen, infolge welcher erstere mit der staatlich subventionierten französischen Handelsmarine nicht mehr so leicht wie vorher zu konkurrieren vermag, teilweise eine Folge der schlechten Reisernte Indo-Chinas im Berichtsjahre, wodurch die Reisverschiffungen, welche alljährlich von dort nach den benachbarten Gebieten Ostasiens stattfinden und die Hauptladung der Schiffahrt unter oberwähnter Flagge bilden, namhaft vermindert wurden. Die österreichischen und ungarischen Dampfer, welche in den beiden abgelaufenen Jahren indo-chinesische Häfen besuchten, dienten gleichfalls vorgenannten Reisverschiffungen und sonstigem Küstenverkehre.

Inklusive der Wiederausfuhr belief sich die Handelsbewegung Indo-Chinas im Berichtsjahre gegenüber 1902 dem Werte nach wie folgt:

	1902	1903
	in Franken	
Einfuhr	215,162.998	204,253.872
Ausfuhr	185,266.589	120,448.505
	400,429.587	324,702.377

Der Wert des gesamten Handels zeigt somit einen Ausfall im Jahre 1903 von 75,727.210 Franken oder 18·9 Prozent gegenüber dem vorhergegangenen Jahre, wovon 5·07 Prozent auf die Einfuhr, 35 Prozent auf die Ausfuhr entfielen. An der verminderten Einfuhr sind die französischen Provenienzen am stärksten beteiligt, d. i. mit 10,826.113 Franken, während die Importe der übrigen Länder sich nur um 83.015 Franken vermindert haben. In der Ausfuhr zeigt sich ein umgekehrtes Verhältnis, indem die größte Verminderung auf die Ausfuhr nach den übrigen Ländern, d. i. mit 45,878.913 Franken entfiel, während jene nach Frankreich und den französischen Kolonien nur um 20,656.728 Franken zurückgegangen war.

Wie die Schiffahrt, so wurde auch der gesamte Handelsverkehr Indo-Chinas im Jahre 1903 hauptsächlich durch den schon an anderer Stelle erwähnten schlechten Ausfall der Reisernte beeinträchtigt, welcher nicht nur den Ausfuhrverkehr verminderte, sondern auch in indirekter Weise den Importverkehr benachteiligte, indem durch den verringerten Export dieses wichtigsten Bodenproduktes weniger Geld in das Land aus dem Auslande strömte und daher auch die Kaufkraft der eingeborenen Bevölkerung hinsichtlich fremder Waren geschwächt wurde. Dazu kam auch, daß im vorhergegangenen Jahre ein Teil des indo-chinesischen Bahnnetzes zur Vollendung gebracht wurde, infolgedessen auch im Jahre 1903 um 9—10 Millionen Franken weniger Eisenbahnmaterial daselbst importiert wurde. Die Begründung neuer Großindustrien, wie z. B. die Errichtung von Spiritusraffinerien in Cholon und Namdinh, von Baumwollspinnereien in Namdinh und Haiphong, einer Zementfabrik in Haiphong etc., trugen nicht minder bei, die Einfuhr gleicher Produkte aus dem Auslande zu verringern. Schließlich ist nicht zu übersehen, daß im Jahre 1902 die französische Ausstellung in Hanoi stattgefunden hatte, wodurch der Handelsverkehr in diesem Jahre sich namhaft erhöht hatte und daher letzteres nicht als normaler Maßstab für den Vergleich der Handelsbewegung in den übrigen Jahren herangezogen werden darf.

Ungeachtet daß die Zollpolitik der französischen Regierung sowie alle Bestrebungen derselben darauf gerichtet sind, den Handelsverkehr Indo-Chinas für Frankreich und dessen übrigen Kolonien zu monopolisieren und jenen der fremden Länder möglichst einzuschränken, so ist doch noch letzterer nicht unbedeutend und hat sogar in nachstehenden Artikeln folgende Erhöhungen gegenüber dem Vorjahre erfahren:

		Tonnen	Wert in Tausenden von Franken
Fleischkonserven in Büchsen		75	172
Rohes Wachs		34	121
Weizenmehl		515	259
Sagomehl		132	180
Zigarren	Stück	909.713	137
Mineralöle		2.267	566
Teer		2.574	644
Blattgold	*kg*	753	2413
Eisenblech		323	145
Glasflaschen		1.879	300

Digitized by Google

	Tonnen	Wert in Tausenden von Franken
Baumwollgarn, gezwirnt oder ungezwirnt, einfach oder doppelt gedreht	272 und *kg* 678	532
Leinengarne	44	128
Papier	290	232
Eisen- und Stahlwaren	108	163
Eisenbahnwaggons	99	123
Schiffahrzeuge in Eisen oder Stahl	2.859	929
Spielwaren	30	148
Zündhölzchen	197	236

In der Ausfuhr aus Frankreich, welche vielfach auch Waren umfaßt, die aus fremden Ländern Europas stammen und nur über Frankreich nach Indo-China zur Ausfuhr gelangen, waren Zunahmen in folgenden Artikeln zu verzeichnen:

	Tonnen	Wert in Tausenden von Franken
Kondensierte Milch	195	253
Gesalzene Butter	71	227
Zucker	735	101
Zigaretten der französischen Tabakregie	45	455
Tabak » » »	68	402
Ätherische Öle	4·5	177
Gewöhnliche Weine in Fässern	*hl* 3707	174
Sprit in Flaschen	» 476	167
» sonstiger	» 493	247
Champagner	» 2077	831
Zement	1431	143
Wellblech	2651	795
Kupfer	81	203
Kupferdraht	122	392
Vergoldetes oder versilbertes Kupfer	*kg* 9363	140
Nichtparfümierte Seife	350	209
Präparierte Gewürze	24	121
Kerzen	168	252
Fayence	222	155
Einfache Baumwollgarne 410.000 *km* u.	265	648
Genähte Wäsche	7	101
Gebleichte Leinwandstoffe	38	328
Bedruckte Baumwollgewebe	48	242
Hutwaren	31	315
Seidenwaren	*kg* 3438	326
Papier	321	252
Lithographien, Stahlstiche etc.	*kg* 4608	138
Spielkarten	96	575
Maroquinleder	*kg* 9488	190
Lokomobile	547	1095
Haushaltungsgegenstände:		
bemalen und poliert	215	323
» verzinkt	96	174
Beleuchtungs- und Spenglerwaren	20	159
Vorschriftsmäßige Waffen	190	950
Flintenläufe	296	1482
Patronen	17	244
Geschosse	65	257
Strohhüte	25	623
Fahrräder	9	166
Eisenbahnwaggons	757	946

Zu den vorstehenden Zusammenstellungen ist zu bemerken, daß die Einfuhr von Weizenmehl fast ausschließlich aus den Vereinigten Staaten von Amerika stammt. Dadurch, daß die Mühlen an der Westküste derselben sich in großartiger Weise für den überseeischen Export ihrer Produkte eingerichtet haben und hiefür sogar eigene Dampferlinien nach Japan und China ins Leben gerufen worden sind, ist das amerikanische Mehl im stande, selbst in Indo-China erfolgreich mit dem französischen zu konkurrieren; gleichwohl wäre interessant zu untersuchen, ob ungarisches Mehl, welches billiger als französiches ist, doch in Indo-China nicht mit dem amerikanischen konkurrieren könnte. Die Einfuhr von Zucker zeigt eine steigende Zunahme, entfällt jedoch fast ausschließlich auf französische Provenienz. Der Konsum von Getränken wächst mit der Zunahme der europäischen Bevölkerung und ist derselbe, wenigstens was Wein und Champagner betrifft, von Frankreich monopolisiert. Auch Bier wird bereits von Frankreich geliefert, doch dürften hiefür österreichische Brauereien ungeachtet des Schutzzolles Indo-Chinas bei entsprechender Organisation des Exportes konkurrenzfähig sein. Die Einfuhr von hydraulischem Kalk und Zement ist durch die schon erwähnte Errichtung einer Zementfabrik in Haiphong eingeschränkt worden, obwohl letztere nicht zur Deckung des gesamten Bedarfes hinreicht und Zement aus dem Auslande noch immer bezogen werden muß. Ein Monopol des Auslandes sind Teer, schwere Schmieröle etc., welche auch zunehmendem Bedarf begegnen. Blattgold gilt hauptsächlich den Zwecken der eingeborenen Goldschmiede und zeigt der wachsende Bedarf ersterens, daß letztere sich guter Beschäftigung erfreuen. Wellblech wird in gesteigerten Mengen zur Bedachung von Magazinen, Baracken etc. verwendet, ebenso wie der größere Bedarf an Kupfer durch die Einführung der elektrischen Beleuchtung in verschiedenen Städten Indo-Chinas zu erklären ist. Die Vermehrung des Glasflaschenimportes ist auf die Einführung einer neuen Alkoholgesetzgebung in dem französischen Kolonialreiche zurückzuführen, infolgedessen jede Alkoholdestillerie ihr Produkt nur in Flaschen einer von den Behörden festgesetzten Größe und Form in Handel bringen darf. Gegenwärtig liefert Japan sämtliche dieser Flaschen. Obwohl, wie schon an anderer Stelle erwähnt, Baumwollspinnereien in Namdinh und in Haiphong errichtet wurden und einen guten Geschäftsgang aufweisen, so ist die Einfuhr von Baumwollgarnen noch immer in Zunahme begriffen, was darin seine Ursache hat, daß die eingeborene Bevölkerung vorzieht, ihre Stoffe selbst zu weben, als fertige französische und fremde Stoffe, deren Geschmack ihnen selten gefällt, zu kaufen. Bemerkenswert ist, daß ein Teil der im Indo-China importierten Baumwollgarne aus der französischen Kolonie Pondichery stammt. Die Einfuhr von Zündhölzchen entfällt ausschließlich auf Japan, in Hinblicke worauf vor kurzem die französischen Zündhölzchenfabriken in Tonking nnd Annam sich kartelliert haben und auch eine große Zündhölzchenfabrik in Saigon im Entstehen begriffen ist. Im Gegensatze zur Abnahme der Einfuhr von Spiel- und Galanteriewaren französischer Fabrikation ist jene ausländischer Provenienz im Steigen, wofür sich darin auch günstige Aussichten für die Beteiligung der österreichischen Industrie bieten.

Der Export aus Indo-China nach Frankreich und den übrigen fremden Ländern hat sich im Berichtsjahre um folgende Mengen und Werte gegenüber dem Vorjahre erhöht:

	Tonnen	Wert in Tausenden von Franken
Nach den fremden Ländern:		
Zimt	44	645
Pfeffer	690	690
Cunao (Farbstoff)	1.338	166
Kohle	58.777	1175
Brikett	6.232	216
Zinnwaren aller Gattung	21	142
Nach Frankreich:		
Rohe Felle	392	336
Seidenabfälle	37	113
Öl	53	245
Eisenwaren	147	102

Alle übrigen Exportwaren, wie insbesondere Reis, Koprah, Anisöl, Gummilack, Lacköle, Matten etc., haben eine Verminderung erfahren.

Mit Bezugnahme auf vorbezifferte Steigerungen der Ausfuhr nach fremden Ländern ist insbesondere jene von Pfeffer bemerkenswert, da gleichzeitig um 700 *t* im Werte von 3,043.000 Franken weniger nach Frankreich verschifft wurden. Da Pfeffer bei der Ausfuhr nach Frankreich einem geringeren Zolle unterliegt als bei jener nach anderen Ländern, suchten die Interessenten in Indo-China diese differentielle Zollbehandlung der Pfeffers dahin auszunützen, daß sie ihre gesamte Produktion nach Frankreich sandten. Infolgedessen trat aber daselbst eine solche Anhäufung von Vorräten ein, daß Preise des Produktes stark zurückgingen und den Interessenten gestatteten, trotz des höheren Zolles gesteigerte Quantitäten Pfeffer nach fremden Ländern direkt zu exportieren. Die vermehrte Ausfuhr von Zimt umfaßte fast ausschließlich die beste Sorte dieses Produktes, die soge-

Digitized by Google

nannte »Grande Ecorce«. In der zunehmenden Produktion von Pfeffer, Zimt, anderen Gewürzen, Farbstoffen, edlen Holzgattungen etc. liegt jedenfalls die künftige Bedeutung Indo-Chinas für Frankreich und die übrigen europäischen Länder.

Die wichtigsten Gebiete außer Frankreich, mit welchen Indo-China in direkten Handelsbeziehungen steht, sind folgende und verzeichnete der diesbezügliche Handelsverkehr im Jahre 1903 nachstehende Wertsummen:

	Franken
Hongkong	102,755.314
China und Japan	36,068.728
Andere Länder Asiens, Afrikas, Amerikas und Australiens	35,785.484
Singapore	16,892.571
Europäische Länder	6,847.377
Siam	5,935.088

Hongkong spielt somit in dem vorerwähnten Handelsverkehre mit Indo-China die erste Rolle, welche um so bedeutender ist, als via Hongkong nicht nur ein großer Teil des Warenverkehres zwischen diesem französischen Kolonialreiche und Japan, sondern auch mit den Ländern Europas und Amerikas erfolgt. Viele Waren werden von dort nach Hongkong exportiert, büßen hier ihre ursprüngliche Provenienz ein und werden nach Maßgabe ihres Bedarfes von den zahlreichen, in Hongkong etablierten fremdländischen und chinesischen Kaufleuten wieder nach Indo-China reexportiert. In umgekehrter Weise findet auch der Export vieler Produkte Indo-Chinas nach den Ländern Europas und Amerikas via Hongkong statt. Dies ist selbstverständlich nur möglich, weil Hongkong Freihafen ist und ausgezeichnete Schiffahrtsverbindungen mit Tonking unterhält.

Für den österreichisch-ungarischen Handel kommen in diesem Warenverkehre in Betracht:

	Tonnen	Wert in Tausenden von Franken
Import von Hongkong nach Indo-China:		
Fleischkonserven in Büchsen	79	159
Mehl	3058	1529
Zigarren Stück	1208	181
Aromatische feine Öle	16	157
Bier	216	173
Blattgold *kg*	1847	5913
Teerfarben	35	211
Transparente Seifen	57	182
Kerzen	83	124
Medizinen in Flaschen und Büchsen für Gebrauch der Eingeborenen	29	174
Glaswaren	111	111
Leere und volle Flaschen	1010	162
Stoffe für Kleider, Tapezierarbeiten, Musselin etc.	12	116
Seidenstoffe	2·8	722
Papier	262	209
Bücher in fremden Sprachen	53	186
Papier für chinesische Kultuszwecke	300	450
Silberschmuck *kg*	181	118
Pendeluhren und andere Uhren	15	151
Lampen und Spenglerwaren	16	131
Nickelwaren oder solche in Nickellegierungen	27	191
Tassen, Betelbüchsen etc.	376	939
Spiele, Spielzeuge etc.	27	206
Künstliche Blumen	11	112
Export von Indo-China nach Hongkong:		
Frische und eingesalzene Häute	342	318
Rohseide	50	598
Muscheln, Perlmutter	143	143
Pfeffer	243	243
Amonen und Kardemonen	227	542
Zimt	315	3247
Lacköl	398	518
Rattan	1923	385
Cunao	5221	783
Ganzseidenstoffe	337	236
Präparierte Häute	57	221
Zinkarbeiten	20	140
Holzschnitzereien	703	288
Tonkingmatten	3918	2939

In weit geringerem Maße gelangen fremdländische Waren auch via Singapore nach Indo-China wie auch umgekehrt Produkte dieses Gebietes über jenen Hafen nach fremden Ländern exportiert werden. Doch sind dies zumeist Waren aus Britisch-Ostindien, Borneo und den Sundainseln oder solche, die dorthin bestimmt sind.

Wenn auch die französische Kolonialverwaltung von Indo-China unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Abwicklung eines großen Teiles des Außenhandels ihres Gebietes über Hongkong nicht hindern, sondern diese Route eher zu fördern bestrebt ist, so läßt sie doch gleichzeitig nicht an Bestrebungen fehlen, einen direkten Handel zwischen Indo-China und den übrigen fremden Ländern mit Umgehung von Hongkong und Vermeidung der daselbst auflaufenden Zwischenhandelkosten anzubahnen. Als Maßnahmen hiefür schlägt die obenerwähnte Kolonialverwaltung vor:

1. Die Errichtung von direkten Schiffahrtslinien zwischen Indo-China und den wichtigsten Häfen Chinas, eventuell auch jenen Japans, Javas und den übrigen Ländern Ostasiens.

2. Erweiterung der gegenwärtigen Häfen Indo-Chinas und die Vervollkommnung der Ausrüstung und Einrichtung derselben.

3. Verleihung des Freihandels an die wichtigsten Häfen Indo-Chinas.

4. Einrichtung von Warenmagazinen daselbst.

5. Entwicklung der bestehenden Geschäftsverbindungen zwischen Indo-China und den wichtigsten Handelsplätzen des französischen Mutterlandes, wie Paris, Lyon etc., um über letztere auch Ein- und Ausfuhr von und nach Indo-China zu lenken.

Abgesehen von dem vorgeschilderten eigenen Handel besitzt der nördliche Teil Indo-Chinas, Tonking, einen wichtigen Transithandel zwischen China und Hongkong einerseits und dem Hinterlande Tonkings, der chinesischen Provinz Yunnan anderseits. Der wichtige Wasserlauf des Roten Flusses, dessen Quellflüsse in Yunnan entspringen, und welcher Tonking bis zu seiner Mündung südlich von Haiphong durchströmt, bildet hiefür den geeignetsten Verkehrsweg, längs welchem die französische Kolonialverwaltung gegenwärtig auch die sogenannte Yunnan-Eisenbahn baut, welche bestimmt ist, diesen Transitverkehr noch mehr zu fördern und zu entwickeln. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß vorerwähnte Handelsroute nicht die einzige ist, welche die chinesische Provinz Yunnan mit der Außenwelt verbindet, sondern daß auch via Canton, dem Westflusse und Nanningfu ein wichtiger Handel stattfindet.

Der statistischen Angabe der französischen Kolonialverwaltung zufolge belief sich der Wert vorgedachten Transithandels in den beiden letzten Jahren wie folgt:

	1902	1903
	Franken	
Von Hongkong nach Yunnan	17,563.382	14,209.523
» Europa » »	836	29.143
» Yunnan nach Hongkong	8,721.416	9,200.153
	26,285.634	23,438.819

Die Wertverminderung in der Wareneinfuhr Hongkongs nach Yunnan erklärt sich hauptsächlich aus der Verringerung der Wertbemessung des chinesischen Tabakes um zirka ein Drittel des Wertes sowie aus dem Rückgange der Einfuhr von Petroleum und Baumwollgarnen, während für die Wertsteigerung der Ausfuhr Yunnans nach Hongkong die Wertsteigerung von Zinn die wichtigste Ursache war.

Vorgeschildeter Transitverkehr umfaßte folgende, auch für die vaterländische Industrie wichtige Artikel:

	Kilogramm	Franken
Ausfuhr Yunnans nach Hongkong:		
Tee	186.985	430.065
Cunao	439.272	65.890
Zinn	2,835.743	8,507.229
Schwefelarsenik	37.256	29.805
Einfuhr Yunnans aus Hongkong:		
Zinnober	3.674	27.555
Flaschen, Spiegel, Lampengläser	29.270	18.325
Baumwollsamt	1.767	16.691

Digitized by Google

	Kilogramm	Franken
Baumwollposamentierwaren . .	14.870	252.790
Baumwolldecken	367	917
Schafwollgarne für Kleiderstoffe	35.653	356.530
Schafwolldecken	2.383	9.532
Seidenstickereien	240	60.000
Ziegenhaargewebe	2.185	218.500
Uhren	1.280	12.800
Nähnadeln	4.061	60.915
Stahlwerkzeuge	2.626	5.777
Hausrat	18.586	33.493
Baumwollene Sonnen- und Regenschirme	25.660	76.980

KOMMERZIELLE VERHÄLTNISSE IN SHANGHAI.

Wie man es allgemein erwartete, war die im September verzeichnete Belebung des Geschäftsganges auf dem Shanghaier Markte nur vorübergehender Natur und mußte, wie der Oktoberbericht des dortigen k. u. k. General-Konsulates mitteilt, lediglich auf den augenblicklichen Bedarf der im Norden operierenden japanischen und russischen Armeen zurückgeführt werden. Bedauerlicherweise wies der Warenabsatz im Oktober gerade in der wichtigsten Branche des Textilwarengeschäftes sowohl in Mittelchina, als auch im Norden einen erheblichen Ausfall auf, welcher nicht ohne Rückwirkung auf die Geschäftstätigkeit des Shanghaier Marktes geblieben ist. Trotzdem die kriegerischen Ereignisse im Norden während des ganzen Oktobers den Handelsverkehr und die Schiffahrt in chinesischen Gewässern nicht direkt gefährdeten, war dennoch das übliche Herbstgeschäft mit den nördlichen Häfen sehr gering, während die noch anhaltenden finanziellen Schwierigkeiten in Hankow und den übrigen Yangtzehäfen auch die Nachfrage dieser Absatzgebiete reduziert haben.

Die Abnahme der Verschiffungen nach Niutschwang wurde in erster Linie auf die gänzliche Unterbindung des Straßenverkehres in der Südmandschurei zurückgeführt, welche infolge des Verwundetentransportes nach den letzten Schlachten eingetreten war. Die letzten Hoffnungen auf einen besseren Warenabsatz nach der Mandschurei wurden an die Besetzung von Mukden durch die Japaner und an die Wiederherstellung der Eisenbahnverbindung von Niutschwang aus geknüpft.

Die interessanteste Erscheinung finanzwirtschaftlicher Natur war zweifellos die bereits im September zu verzeichnende Ausfuhr von Silber aus China, welche das unaufhaltsame Steigen des lokalen Silberkurses in erster Linie zur Folge hatte. Wie jedesmal zur Zeit politischer Verwicklungen, trachten auch gegenwärtig die chinesischen Kaufleute im Innern des Landes, ihr Kapital nach Möglichkeit in Gold zu investieren, um späterhin gegen etwaige weitere Entwertung der Landeswährung geschützt zu sein; analoge Bestrebungen wurden bereits in den Jahren 1899 und 1900 wahrgenommen. Für diese Operationen ist die gegenwärtige Zeit insbesonders günstig. Japan, welches mit vieler Mühe und großen Kosten seine Goldwährung geschaffen und eine bedeutende Goldreserve angehäuft hat, führt einen Krieg im Lande mit Silberwährung und hat bedeutende Auslagen in Silber zu bestreiten; zu diesem Zwecke fühlt es sich gezwungen, sein Gold zu verkaufen, um hiefür die entsprechende Silbermenge von den nächstgelegenen Silbermärkten zu erwerben.

Dieses Freiwerden von Gold und die Nachfrage nach Silber hatte ein Steigen des lokalen Silberpreises zur Folge, ähnlich wie das große Angebot von Silber anläßlich der Zahlung der Kriegsindemnität durch die chinesische Regierung eine Entwertung des weißen Metalles nicht nur in diesem Lande, sondern in der ganzen Welt herbeigeführt hat. Die chinesischen Geschäftsleute scheinen die gegenwärtige Konjunktur wohl zu verstehen und suchen dieselbe als eine sichere Investition ihres Kapitales auszunützen in der vielleicht auch mehr oder weniger ausgesprochenen Nebenabsicht, die großen mit der Zahlung der Indemnitätsraten verbundenen Verluste, welche ihr Land erleidet, zu vermindern. In Shanghaier Bankkreisen war man sich darüber vollkommen klar, daß unter gegebenen Verhältnissen ein weiteres Steigen des Silberpreises in Ostasien bis zum chinesischen Neujahre erwartet werden müßte.

Es wurde in der Tat vielfach der Meinung Ausdruck gegeben, daß die chinesische Regierung die gegenwärtige Gelegenheit dazu benützen werde, um sich mit Hilfe des in verschiedenen Provinzkassen brachliegenden Silbergeldes einen entsprechenden Goldvorrat zu beschaffen und endlich die so nottuende Regelung der Landeswährung vorzunehmen. Mit diesem Vorhaben wurde die auch bereits in einem früheren Berichte erwähnte Mission des chinesischen Finanzkommissärs Tieh Liang, welcher angeblich bis etwa 20. Oktober 1904 während seiner Rundreise in Sutscheu Shanghai und Tschinkiang allein mehr als 8 Millionen Taels gesammelt hat, in Zusammenhang gebracht. Zeitungsnachrichten zufolge soll seitens des Finanzministeriums in Peking an die verschiedenen Provinzregierungen der Befehl ergangen sein, einen entsprechenden Goldvorrat anzuhäufen, mit dessen Hilfe seinerzeit der Übergang zur Goldwährung bewerkstelligt werden könnte.

Der Zinsfuß einheimischer Banken stand den ganzen Oktober hindurch sehr tief unter seiner normalen Höhe, was jedenfalls mit der gegenwärtigen Knappheit des Silbergeldes keineswegs im Einklang stand; bei der wenig lebhaften Geschäftslage war aber auch bei den Einheimischen kein Anlaß vorhanden, die Banken für Darlehenszwecke in Anspruch zu nehmen. Die lokalen Silbertransaktionen verfehlten nicht, ein sukzessives Steigen des Taelkurses herbeizuführen; diese Tendenz war so ausgesprochen, daß der Taelkurs in Shanghai, trotz eines Falles im Silberpreise auf dem Weltmarkte, fest geblieben ist.

Die Provinzbehörden in Nanking haben beschlossen, eine modern eingerichtete Münze zur Prägung von Zehncash- und Eincentsstücken in Verbindung mit dem Kiangnan-Arsenal zu errichten. Die hiefür nötigen Maschinen wurden aus Deutschland beordert und dürfte der Betrieb im nächsten Frühjahre bereits anfangen. Auch in Futscheu ist die Errichtung einer Münze zur Prägung von Kupfercashstücken im Zuge und werden auch die hiefür benötigten Maschinen von einer deutschen Fabrik geliefert werden, obgleich auch ein österreichisches Angebot vorlag.

Die Lage des überseeischen Frachtenmarktes blieb seit dem September unverändert. Das Ladungsangebot war in jeder Richtung sehr erheblich, so daß bis zum Ende der Teesaison und der in der Winterzeit eintretenden Sperre nördlicher Häfen die besten Aussichten auf ein lebhaftes Frachtgeschäft vorhanden waren, umsomehr, als die in China angehäuften Mengen von Häuten, Fellen und übrigen Exportartikeln doch endlich einmal zur Verschiffung aufgegeben werden müssen.

Im Küsten- und Binnenfrachtengeschäfte blieben die Frachtraten den ganzen Monat hindurch sehr fest, hauptsächlich infolge der verhältnismäßig geringen Anzahl verfügbarer Schiffe. Das Ladungsangebot für die nördlichen Häfen war zufriedenstellend, obzwar der bevorstehende Winter binnen kurzer Zeit den Verschiffungen in dieser Richtung ein Ende machen dürfte. Die Frachten im Verkehre zwischen den Yangtzehäfen und Südchina gingen konstant in die Höhe und stellten sich auf regelmäßigen Linien auf 22—25 Cand. pro Pikul. Die Kohlenfrachten von Japan nach Shanghai sind seit dem letzten Berichtsmonate auf 2 $ hinaufgestiegen, auf welcher Höhe sie den ganzen Monat festblieben.

Wie bereits eingangs erwähnt, war der Markt in Baumwollwaren den ganzen Oktober sehr flau. Die oben erwähnten finanziellen Schwierigkeiten, unter welchen die Geschäftstätigkeit im Yangtzetale viel zu leiden hatte, reduzierten den

Digitized by Google

Absatz nach Hankow und den übrigen Handelshäfen am Yangtze, während der im September so günstige Absatz nach Niutschwang im Oktober nur zu Klagen Anlaß gab. Es wurde vielfach der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß die Schiffahrt am Peiho infolge der kalten Witterung eingestellt werden wird, bevor die üblichen Herbsttransaktionen mit Tientsin abgewickelt werden. Auch die Hoffnung auf eine Belebung des Absatzes nach der Südmandschurei via Niutschwang drohte in Anbetracht der bevorstehenden Frostsaison fehlzuschlagen.

Die einzigen großen Transaktionen wurden in Grey Shirtings mit Japan effektuiert. Dieselben wurden hauptsächlich für Armeebedarf bezogen und als Bekleidungsstoffe verwendet, weil sie sich angeblich der Terrainfarbe des mandschurischen Kriegsschauplatzes sehr gut anpassen und insbesondere vom schneebedeckten Boden kaum zu unterscheiden sind. White Sheetings wurden überdies noch von den Japanern als Leichentücher benützt.

Auch das Geschäft in Baumwollgarnen wies einen bemerkenswerten Ausfall auf.

Was den Handel in Wollwaren anlangt, war man darüber so ziemlich einig, daß sich dieses Geschäft insbesondere im Jahre 1904 sehr ungünstig gestaltete, ohne daß auf eine wesentliche Belebung in der Zukunft Aussicht wäre. Die ausländischen und einheimischen Geschäftsleute Shanghais hatten seit längerer Zeit große Vorräte von Satins und Alpakasorten am Lager, deren Verkauf in Ermangelung der Nachfrage überaus langsam vor sich ging.

Die Lage des Metallmarktes war in der ersten Hälfte des Oktober sehr ungünstig, besserte sich jedoch später infolge erneuerter Nachfrage nach einzelnen Metallsorten wesentlich. Unter allen Metallen wurde Kupfer am meisten gehandelt, was, wie bereits erwähnt, mit der Anlage von Münzen in einzelnen Provinzen des Reiches im Zusammenhange steht. Zu den am meisten begehrten Kupfersorten zählte australisches Wallarookupfer in Slabs, Kupfer englischer Provenienz »Rio Tinto« und »Best Selected« und japanisches Kupfer in Ingots »Furokawa« und »Sumitonu«.

Dünne Eisen- und Zinnbleche erfreuten sich nach wie vor lebhafter Nachfrage, die bei weitem durch den in Shanghai vorhandenen Vorrat nicht befriedigt werden konnte; infolgedessen trat in diesem Artikel eine 20prozentige Preissteigerung ein. Gleichfalls unzulänglich war der Vorrat in gewellten Eisenblechen, die von wohlhabenden Chinesen immer mehr und mehr für Bedachungszwecke verwendet werden. Ein großer Bedarf an diesem Artikel bestand in den Provinzen Hunan und Honan, wo an der Eisenbahn zahlreiche Lagerhäuser und andere Gebäude in der letzten Zeit errichtet worden sind; der Preis stellte sich in der zweiten Hälfte des Monates auf Taels 7·50.

Das Geschäft in Antimon chinesischer Produktion litt insbesondere unter den rohen und unvollkommenen Methoden, welche die Einheimischen bei der Förderung dieses Metalles anwenden.

Der große Bedarf an Petroleum im Norden, der sich beim Herannahen kalter Witterung einzustellen pflegt, wurde von vornherein durch die Standard Oil Cy. gedeckt, welche durch Errichtung ihrer Petroleum-Caissons in vielen Konsumzentren und durch selbständige Besorgung des Detailverkaufes den Zwischenhändler nahezu ganz ausgeschlossen hat.

Die Kohlenpreise sind unter dem Einflusse der Marktlage in Europa um 10 Prozent gestiegen. Eine lebhafte Nachfrage herrschte nach der Kaiping- und der japanischen Kohle. Die Geschäfte kamen jedoch schwer zu stande, weil die Verkäufer eine weitere Preissteigerung erwarteten. Die besten Geschäfte machte die Kaipinger Kohlengesellschaft (Chinese Engineering & Mining Comp.), die angesichts der großen Nachfrage den Ertrag ihrer Bergwerke steigerte.

Das Geschäft in schwarzem Tee war sehr still, was einen baldigen Saisonschluß in dieser Sorte voraussehen läßt. Infolge der geringen Vorräte, über welche der Markt im Oktober noch verfügte, gingen die Preise bedeutend in die Höhe und ließen nur unbedeutende Transaktionen zu. Der Marktvorrat bestand vornehmlich nur aus niedrigen Teesorten (common teas), welche auch künftighin nur schwer Absatz finden werden, so lange die Händler an ihren Preisen festhalten. Ningchow-Tee stieg im Laufe des Monates um ca. 1—1½ Taels.

Was grünen Tee anbetrifft, so richtete sich die Nachfrage für Pingsuey vorwiegend auf die Sorten, »Good medium«, in welchen ausgedehnte Transaktionen effektuiert wurden auf der Basis von 27—28 Taels pro Pikul. Die niedrigeren Qualitäten wurden jedoch nur sehr mäßig begehrt. In Country Teas wurde der bestehende Vorrat der besten »Chops« von »fine« bis »choicest« in der ersten Hälfte des Oktober vollständig ausverkauft. Auch die Sorten »good medium« wurden lebhaft gehandelt, so daß deren Preise um 1—1½ Taels pro Pikul in die Höhe gingen. Anderseits wurden die Sorten »Medium« und »Common« fast ganz vernachlässigt, und der Markt schloß gegen Ende Oktober unter schwachen Preisen. Die feinen Qualitäten von Hysons standen in der zweiten Hälfte des Oktober in sehr lebhafter Nachfrage zu 50—60 Taels, welcher Preis eine Steigerung um 3—5 Taels pro Pikul zeigte. Feste Preise herrschten auch in den »Medium«-Sorten, die zu 38—45 Taels Absatz fanden. Common Teas allein waren sehr schwach. Fong Mees und Son Mees: Der Markt in den Sorten »Good« war sehr lebhaft; demgemäß stellte sich der Preis in »Good« Foong Mees gegen Ende Oktober auf 45—55 Taels, jener für Son Mees auf 62 bis 70 Taels pro Pikul. Der Vorrat mittlerer Qualitäten sowie deren Preise erlitten keinerlei Änderungen. Der Preis der Fychow Foong Mees fiel um ca. 2 Taels und notierte gegen das Ende Oktober 30—33 Taels pro Pikul.

In Rohseide fanden in der ersten Hälfte des Oktober sehr erhebliche Transaktionen statt, und zwar hauptsächlich in Tsatlees und Coarse Silks, von denen ca. 2500 Ballen verkauft wurden; dementsprechend gingen die Seidenhändler im Innern mit ihren Preisen noch weiter in die Höhe, so daß in der zweiten Hälfte des Oktober Gold Kilung bereits 570 Taels notierte, auf welcher Basis jedoch keine weiteren Geschäfte zu stande kommen konnten. Gelbe Seide stand während des ganzen Oktober in guter Nachfrage; der Vorrat in besseren Sorten wurde wesentlich verringert und die Preise standen sehr hoch. Es notierte: Mienchew 425—427½ Taels, Mienyang 425 Taels, zum Kurse von 2/7 11/16 — Franken 3·31½, vier Monate Sicht.

In Seidenfilatures wurden während des Oktober nur einige Geschäfte teils mit Lyon, teils mit New-York abgeschlossen. Die größten Verkäufe, darunter von ca. 700—800 Pikul, wurden auf der Preisbasis von 730—750 Taels effektuiert. Seidenabfall fand im Vergleiche zum September nur beschränkte Nachfrage; im ganzen wurden ca. 300 Pikul Honan Waste Nr. II zu 35 Taels und 100 Pikul Curlies Nr. I zu 83 bis 84 Taels verkauft.

Der Markt verfügte über beträchtliche Quantitäten von Pierced-Kokons, von welchen ca. 700—800 Pikul zu 740 Taels Absatz fanden. Die Preise der übrigen Seidensorten wie Gum Wastes, Tussah Wastes, Long Shantung Trisonets und Honan Wastes waren viel zu hoch, um als Basis größerer Transaktionen dienen zu können. Von Seidenabfall kamen im ganzen 7489 Pikul zur Ausfuhr, von welchen 582 Pikul nach England, 5889 nach Frankreich, 155 nach Österreich-Ungarn, 826 nach Italien, 36 nach Japan verschifft wurden. Der Gesamtexport von Kokons wurde mit 374 Pikul beziffert, von welchen 156 Pikul auf Frankreich, 31 auf Italien, 188 auf Japan entfielen.

Die Gesamtmenge der in der Saison 1904/05 exportierten Seide betrug nach Großbritannien 929 Ballen gegen 469 Ballen in 1903/04, Frankreich und den übrigen Kontinentalstaaten 24.418 gegen 17.561, Amerika 5421 gegen 3766, und den anderen Staaten 3881 gegen 4180, im ganzen 34.649 Ballen gegen 25.978 Ballen in 1903/04.

Unter der Einwirkung der Nachrichten über die heurige Baumwollernte der Vereinigten Staaten, laut welcher deren Ergebnis diesmal um 30 Prozent jenes der letzten Jahre übertroffen hätte, wurden die Preise für Rohbaumwolle in Shanghai weiter herabgedrückt; und zwar notierte Tungchow 19 Taels, Shanghai und Ningpo 18¾ Taels. Erst gegen Ende Oktober wurden die Preise wieder auf 20½ Taels für Tungchow, auf 20 Taels für Shanghai und 19½ Taels für Ningpo gebracht. Die Gesamtausfuhr von Rohbaumwolle betrug im Oktober zusammen 160.871 Pikul, von welchen 158.961 Pikul nach Japan, 1700 nach Hongkong, 201 nach Indien, 9 nach Frankreich gingen.

Die Ausfuhr der übrigen Stapelartikel ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich: Von China-Gras wurden im ganzen 12.836 Pikul exportiert, und zwar: 845 Pikul nach Frankreich, 2160 nach Belgien, 8608 nach Japan, 1223 nach Hongkong.

In Federn betrug die Gesamtausfuhr nur 666 Pikul, von denen 57 Pikul nach England und der Rest nach Deutschland versandt wurde. Die Vorräte waren sehr reduziert.

Von Kuh- und Büffelhäuten wurden im ganzen 4650 Pikul zum Exporte gebracht, von denen 415 Pikul nach England und der Rest von 4233 Pikul nach den Mittelmeerhäfen ausgeführt wurde.

Von Kamelwolle wurden 691 Pikul nach England exportiert. Von Ziegenwolle gingen 124 Pikul nach England, 118 nach Deutschland, 41 nach Japan. Große Vorräte dieses Artikels kamen in Shanghai auf den Markt. Bedeutendes Exportgeschäft wurde in Schafwolle gemacht, nach welchem Artikel eine große Nachfrage herrschte, welche die Preise in die Höhe brachte. Es wurden im ganzen 16.262 Pikul zur Ausfuhr gebracht, von denen 13.651 Pikul auf Amerika, 2323 auf England, 72 auf Frankreich, 64 auf Deutschland, 152 auf Japan entfielen.

Ungegerbte Ziegenfelle: Felle nördlicher Provenienz gelangten in der zweiten Hälfte des Oktober auf den Markt und wurden sehr eifrig begehrt. Im ganzen wurden 16.180 Stück nach England, 33.018 nach Frankreich, 3279 nach Deutschland, 300 nach Belgien, 3909 nach Amerika, 13.468 nach Japan verkauft. Von ungegerbten Schaffellen wurden 15.002 ausgeführt, von welcher Menge 3506 Stück nach England, 4160 nach Frankreich, 300 nach Deutschland, 6400 nach Amerika, 636 nach Japan versandt wurden.

Digitized by Google

MISZELLEN.

Die hispano-amerikanische Bewegung. Als ein weiterer Schritt in der Richtung einer praktischen Betätigung der hispano-amerikanischen Bewegung behufs näherer Verbindung Spaniens mit dem lateinischen Amerika kann, wie der Dezemberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Barcelona mitteilt, der am 27. Dezember 1904 veröffentlichte, zwischen Spanien und Mexiko vereinbarte Vertrag, betreffend die gegenseitige Anerkennung der in beiden Staaten verliehenen akademischen Grade gelten. Der in Rede stehende Vertrag gestattet den Angehörigen beider Vertragsländer die freie Ausübung ihres akademischen Berufes, falls sich dieselben mit dem betreffenden Diplome, welches den erworbenen akademischen Grad dartut, auszuweisen vermögen. Eine Ausnahme hievon bilden die Ärzte und Apotheker, von welchen eventuell die Ablegung einer Nachprüfung verlangt werden kann.

Wenn auch die spanische Auswanderung im allgemeinen eine Blutleere des wirtschaftlichen Organismus bewirkt, welche bloß durch die Geldrimessen der temporären Emigranten im Sinne einer Verbesserung der spanischen Zahlungsbilanz gemildert wird, so könnte doch ein Abfließen des in Spanien überwuchernden intellektuellen Proletariats nach dem romanischen Amerika nicht gerade unerwünscht kommen, weil sich diese brotlosen Akademiker in Spanien mangels eines Erwerbes auf die Politik werfen und den arbeitsamen Teil der Bevölkerung in der produktiven Arbeit stören. Jedenfalls dürfte auf Basis des obigen Vertrages der Zuzug von erwerbsuchenden Akademikern in der Richtung von Spanien nach Mexiko größer werden als umgekehrt.

Wirtschaftliche Verhältnisse am unteren Don. Trotz Krieg schließt das Wirtschaftsleben des Konsularbezirkes Rostow am Don pro 1904, wie der Dezemberbericht des dortigen k. u. k. Konsulates mitteilt, in Progression ab. Darin unterscheidet sich Rostow von den anderen Handelszentren des Reiches. Der Platz ist geschäftlich gesund geblieben, seine Aufnahmsfähigkeit ist sogar gestiegen. Der Geldmarkt, obwohl in den letzten drei Monaten durch gesteigerten Bedarf für Abrechnung der Getreidelieferanten stark in Anspruch genommen, hat eine Verteuerung von Zinsfuß und Eskomptsatz nicht produziert, und die Privatbanken eskomptieren nach wie vor um 1—1½ Prozent billiger als die Reichsbankfiliale.

Freilich fehlt es auch an Klagen über schwierig werdende Inkassi nicht, aber der Grund hiefür liegt nicht in einer Stockung der Geschäfte, sondern in der wieder aufgetauchten Sorge vor der Mobilisierung im Lande, welche so mancher auch ohne Not ausnützt. Und eine weitere mißliche, gleichfalls nicht in der Marktlage begründete Erscheinung der Gegenwart, ist die im Kleinhandel überhandnehmende Übung des Ausverkaufes zu fingiert reduzierten Preisen, gegen welche die Kaufmannschaft bereits Schritte zur Abwehr eingeleitet hat. Das Geschäft war vielmehr durchwegs zufriedenstellend in allen Saisonartikeln, und der Weihnachtsmarkt, der übrigens noch im Zuge ist, zeigt das Bild großer Lebhaftigkeit.

Auch für die Industrie des Konsularbezirkes, die im Sommer teilweise notleidend war, hat sich die Lage seit dem Herbste wesentlich gebessert. Die Makkaroni- und Tabakfabriken arbeiten mit vollen Kräften für Aufträge der Armee im Kriege; die Lederfabrik in Taganrog hat infolge überreicher Ordres eine solche auf Lieferung von 100.000 Paar Sohlen an die Kriegsverwaltung nicht übernehmen können; vollauf beschäftigt sind die zahlreichen Dampfmühlen und die Fabriken für Erzeugung von Pflügen, Geräten, Ölpressen und gleich günstiges verlautet über die Tätigkeit in den Antrazit- und Kohlengruben an der Südostbahn und im Donetzbassin.

Bergbau im Irkutsker Rayon. Seit der Eröffnung des Verkehrs auf der Sibirischen Eisenbahn ist die Bergbauproduktion des Irkutsker Rayons, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, sehr gestiegen; während im Jahre 1900, abgesehen von der Goldausbeute von 1229 Pud 30 Pfund, bloß ca. 2½ Millionen Pud Eisenerz und 417.000 Pud Salz gewonnen wurden, werden gegenwärtig in zehn Steinkohlenwerken über 25,000.000 Pud Steinkohle gegraben und per Eisenbahn transportiert. Die Salzausbeute ist um 38 Prozent gestiegen, und es werden auch Asbest, Kupfer, Erz und Farberden gewonnen.

Sibirischer Fleischexport. Im sibirischen Gouvernement Akmolinsk suchen englische Händler, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulats in Moskau mitteilt, Beziehungen zwecks Exportes von Fleisch nach England anzuknüpfen und sollen auch die Errichtung einer Fleischkonservenfabrik in Petropawlowsk (Station der großen Sibirischen Bahn am Ischimflusse im Norden des Gouvernements) beabsichtigen.

Flußschiffahrt in Sibirien. Da im Jahre 1904 den Transporten auf den Wasserwegen in Sibirien wegen der starken Beanspruchung durch die Kriegserfordernisse erhöhte Bedeutung zukam, soll, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, eine gründliche Verbesserung der Flußwege durch Baggern und Errichtung von Schleusen, wofür die Pläne gegenwärtig im russischen Verkehrministerium ausgearbeitet werden, in Angriff genommen werden. Auch wird die Einführung eines direkten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsverkehres zwischen den Bahnen des europäischen Rußlands, der sibirischen Bahn und dem Dampferverkehr auf der Wolga, Kama und den sibirischen Flüssen geplant.

Wirtschaftliche Lage in Algerien. Als Folge des bis in den Oktober 1904 währenden Marseiller Schiffsstreiks ist die allgemeine Lage Algeriens, insbesondere im Vergleiche zur selben Periode des Vorjahres, wie der Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Algier über dat IV. Quartal mitteilt, eine wenig günstige zu nennen. Industrie und Handel stockten und vorwiegend der mit Import und Export arbeitende Teil der Geschäfts- und Handelswelt wird längere Zeit zur Erholung brauchen. Bei den gegenwärtigen Kreditverhältnissen ist es auch dem großen Teile der Landwirtschaft treibenden ärmeren Bevölkerung schwer, sich die zur Neubebauung und Bewirtschaftung ihrer Felder nötigen Mittel zu verschaffen. Die alljährlich große Summen ins Land bringende Ausfuhr von Wein und Primeurs war diesmal lahmgelegt, und nach Wiederaufnahme des Verkehres konnte nur ein kleiner Prozentsatz dieses Ausfalles hereingebracht werden. Primeurs gingen in großen Mengen zu grunde, und an Wein hatte das Mutterland mit einer selbst sehr ausgiebigen Lese seinen Bedarf gedeckt. So erwiesen sich die günstigen Ernteresultate von geringem Nutzen für die Bevölkerung.

Der kommerzielle Aufschwung Kantons. Unter den einzelnen Vertragshäfen Südchinas hat auch in dem II. Quartale 1904 Kanton, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong über den genannten Zeitraum mitteilt, den größten Aufschwung an Handel und Verkehr zu verzeichnen, wie diese Stadt überhaupt berufen ist, eine steigende Rolle in der Zukunft zu spielen. In Voraussicht dieses Umstandes rüsten sich bereits daselbst britische und andere Handels- und Schiffahrtsgesellschaften, den zunehmenden Anforderungen von Handel und Verkehr zu entsprechen und von denselben rechtzeitig Nutzen zu ziehen.

Da sich die gegenwärtig den Fremden eingeräumte Niederlassung Shameen schon längst als viel zu klein sich erwiesen hat, so kaufen die Fremden Terrains in den auf dem anderen Flußufer Shameen gegenüber gelegenen Vorstädten Honam und Fati auf, woselbst sie Faktoreien, Warenplätze und Anlegeplätze für Dampfer bauen. So sind die meisten Areale längs des Flußufers daselbst in den Besitz von fremden Schiffahrtsgesellschaften gelangt, welche dadurch hinsichtlich des Ein- und Ausladens ihrer eigenen Schiffe gegenüber jenen Gesellschaften, welche solche Anlegeplätze nicht besitzen, in Zukunft in eine namhaft vorteilhaftere Lage kommen werden. Unter den fremden Gesellschaften, welche solche Terrains erworben haben und Warenhäuser und Anlegeplätze daselbst bauen, sind insbesondere die britische Firma Butterfield & Swire (China Navigation Steam Ship Comp.), die deutsche Hamburg—Amerika-Paketfahrts-Aktiengesellschaft sowie die deutsche Firma Arnhold Karberg & Co. (Standard Oil Co.) zu nennen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß diese Vorstädte Honam und Fati später als fremde Niederlassungen erklärt und

Digitized by Google

zum Zentrum für den Waren- und Handelsverkehr Kantons sich entwickeln werden.

Den Bestimmungen der zwischen China und Großbritannien abgeschlossenen neuen Handelsverträge zufolge hat sich ersteres verpflichtet, bis Ende 1904 die Beseitigung der künstlichen Stein- und Kettenbarrièren, welche seinerzeit während des chinesisch-französischen Krieges zu Zwecken der Verteidigung Kantons im Perlflusse errichtet worden waren und seitdem ein großes Hindernis für die Schiffahrt auf demselben bildete, zu beseitigen, wie überhaupt den genannten Fluß von dessen Mündung bis Kanton aufwärts zu regulieren. Demzufolge hat die chinesische Regierung bereits in der abgelaufenen Berichtsperiode die Vorarbeiten für obige Maßnahmen eingeleitet, mit deren Durchführung die chinesische Seezollverwaltung betraut wurde und sich bereits eifrigst beschäftigt. Nach Beseitigung dieser Hindernisse und Regulierung des Flusses wird zweifelsohne die Dampfschiffahrt zwischen Hongkong, Macao und Kanton, die bereits in den beiden letzten Jahren einen großen Aufschwung genommen hat, die eingeborene Dschunkenschiffahrt noch mehr verdrängen und Handel und Verkehr erleichtern. Insbesondere hofft man auch, daß später Ozeandampfer mit größerem Tonnengehalte und in vermehrter Anzahl, als wie dies bisher möglich war, Kanton anlaufen werden können.

Öffentliche Sicherheit und Eisenbahnen in Südchina. Die in den Provinzen Kwangtung und Kwangsi alljährliich wiederkehrende, auch im Jahre 1904 nicht ausgebliebene Erscheinung waren, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong in seinem Bericht über das II Quartal 1904 ausführt, die Rebellionen, die jedoch auf die gebirgigen und wenig zugänglichen Gegenden an der Grenze der Provinzen Kwangsi, Kweitschau und Hunan beschränkt waren, Gegenden, welche für Handel und Verkehr überhaupt wenig in Betracht kommen. Piraten und Seeräuber trieben auch allenthalben in den vorgenannten Provinzen ihr Unwesen, doch haben sich die chinesischen Kaufleute bereits daran gewöhnt, ihnen Tribut zu leisten, um Gewalttaten seitens derselben zu vermeiden.

Das wirksamste Mittel zur dauernden Unterdrückung des vorerwähnten Unwesens der Piraten und Räuber, wie nicht minder der Rebellionen, welche gleichfalls mit ersterem in engem Zusammenhange stehen und zumeist nur durch unzufriedene Elemente der Bevölkerung und meuternde Truppen verursacht werden, wird der Ausbau eines Eisenbahnnetzes sein, da dadurch die Macht der chinesischen Regierung gestärkt wird und Kultur und Zivilisation in diesen Gegenden zur Verbreitung gelangen. Die Anfänge hiezu sind bereits durch die Bahnlinie Kanton—Samshui gemacht, deren gesamte Linie im abgelaufenen Quartale zur Eröffnung gelangte. Der Bau der Linie Kanton—Hankow machte nicht unbedeutende Fortschritte, wenn er auch einigermaßen unter den Schwierigkeiten litt, welche zwischen den beiden Syndikaten, die den Bahnbau übernommen haben, untereinander und der chinesischen Regierung ausgebrochen waren. Die Verhandlungen für die Bestellung der Bahnlinie Macao—Kanton durch ein chinesisch-portugiesisches Syndikat nehmen gleichfalls einen günstigen Verlauf und lassen das Zustandekommen dieses Bahnbaues hoffen.[1]) Schließlich wurde auch zu gunsten der Herstellung der für die drei vorerwähnten Bahnlinien notwendigen Ergänzungsstrecke jene, welche auch Hongkong (Kaulun) mit Kanton verbinden soll, gerade in den Kreisen der erstgenannten britischen Kolonie große Agitation entwickelt.

Außerdem hat ein chinesisch-japanisches Syndikat die Konzession für eine Bahnlinie zwischen dem Vertragshafen Swatow und der benachbarten wichtigen Handelsstadt Tschautschou erlangt, und der Bau derselben wäre bereits weit vorgeschritten, wenn nicht der russisch-japanische Krieg ausgebrochen wäre. Durch letzteren wurde insbesondere die Flüssigmachung der von den japanischen Teilhabern für das Bahnsyndikat gezeichneten Kapitalien erschwert, die Ankunft der japanischen Ingenieure, welche die Linien trassieren und bauen sollten, verzögert und auch die Lieferung aller Materialien aus Japan hinausgeschoben.

Im Westen Südchinas entwickelt sich die Bahnbautätigkeit der Franzosen, welche von Hanoi, der Hauptstadt Tonkings, eine Bahnlinie über Mengtsze nach Yunnanfu, der Hauptstadt der Provinz gleichen Namens, bauen. Schwierigkeiten, die nötige Zahl von eingeborenen Arbeitskräften zu finden, haben die Fortschritte des Baues dieser Bahnlinie verzögert.

Die Szechuankohle. Die Ausbeutung von Kohlenlagern in der Provinz Szechuan wird, wie der deutsche Konsul in Ichang berichtet, schon lange in weitem Umfange von der eingeborenen Bevölkerung in primitiver Weise betrieben. Der Umstand, daß die Kohle an vielen Stellen bis an die Oberfläche heraustritt und daß es infolge der eigenartigen Bodenbeschaffenheit an den heute zugänglichen Lagern ohne Aufwand kostspieligerer Anlagen und ausschließlich mit billiger Menschenarbeit möglich ist, durch Eintreibung fast wagrechter Schächte in die Seitenwände der Bodenerhebungen die Kohle zu fördern, gewährt den Unternehmern einen für ihre Verhältnisse ausreichenden Gewinn. Die Ausbeute, die auf diese Weise erlangt wird, ist an Menge wohl recht groß, an Güte läßt sie heute noch vieles zu wünschen übrig, und in industriellen Betrieben oder Schiffsmaschinenräumen ist sie wegen des Mangels an größeren Stücken und infolge von Mängeln in ihrer Zusammensetzung nicht verwertbar. So wird sie denn von der einheimischen Bevölkerung im Hause oder auch in den heutigen primitiven industriellen Anlagen, bei denen die Erzeugung von Hitze erforderlich ist, wie z. B. in den zahlreichen Salzsiedeanlagen, verwendet. In großer Menge wird die in Szechuan wie auch in dem gebirgigen Westen der Provinz Hupeh zwischen Ichang und Szechuan gewonnene Ausbeute an Kohlenstaub zu Brikets verarbeitet, und diese Hausindustrie findet ihren Absatz im ganzen umliegenden Lande bis in die ärmlichsten Hütten der Bevölkerung.

Seit einigen Jahren aber gelangt doch schon in steigendem Maße eine Szechuan-Kohle auf den Markt, mit der auch außerhalb eines verhältnismäßig engen lokalen Bedarfs gerechnet wird.

Sie stammt aus demjenigen im Betriebe befindlichen, an sich rein chinesischen Kohlenbergwerk, in dem fremdes Kapital stark beteiligt ist, nämlich aus dem Lung wang tung-Gruben nahe Chungking. Beteiligt ist die englische Chungking Trading Co., in erster Linie deren Leiter, der britische Staatsangehörige und alte Pionier Szechuans, Archibald Little. Die Chungking Trading Co. besorgt den Vertrieb der geförderten Kohle. Sie hat in Ichang eine Niederlassung, die neuerdings von einem Deutschen geleitet wird, während die Kohle in Hankau ihre Hauptabnehmerin in der deutschen Firma Arnhold, Karberg & Co. hat.

Das aus der Grube gewonnene Material findet in Chungking schon seit Jahren Absatz, neuerdings kommt es mit fortschreitender Förderung in steigender Menge von dort den Yangtse herab.

Allerdings scheint das bisher geförderte Material für eine Heizeinrichtung mit sehr starkem Zuge weniger verwertbar, da es nur in geringem Maße aus großer Stückkohle besteht, infolgedessen bei starkem Zuge davonfliegt. Für häusliche Zwecke eignet sich die Lung wang tung-Kohle recht gut, und in Ichang wird von der fremden Bevölkerung die Kohle viel verwendet.

Der Hauptbestand der nach Ichang kommenden Kohle, geht jedoch nach Hankau weiter.

Die Lung wang tung-Kohle wird heute, soviel bekannte in Hankau von Arnhold, Karberg & Co. auf eigene

[1]) Inzwischen wurde die Konzession bereits erteilt.

Digitized by Google

Rechnung für 14 Taels die Tonne verkauft. Zweitklassige japanische Kohle, wie sie fast alle Flußdampfer zwischen Shanghai und Hankau brennen, kostet in nicht außergewöhnlichen Zeiten in Shanghai $6^1/_2$ bis $7^1/_2$ Taels, also in Hankau etwa $8^1/_2$ bis $9^1/_2$ Taels.

In Ichang wird japanische Kohle gar nicht auf den Markt gebracht, vielmehr wird dort von der japanischen Schiffahrtsgesellschaft Osaka Shosen Kaisha lediglich ein ihren eigenen Zwecken dienendes Lager von Japankohle mehr aus Patriotismus als aus geschäftlichen Rücksichten gehalten. Diese Kohle könnte nicht wohl unter zwölf Taels für die Tonne in Ichang auf den Markt gelegt werden; sie scheidet daher aus dem Wettbewerbe mit der nur zehn Taels kostenden, dazu viel besseren Lung wang tung Kohle für den Absatz in Ichang aus. Cardiff-Kohle kann auf dem Yangtse bei ihrem etwa dreimal höherem Preise natürlich nur für besonders starke Heizkraft erfordernde Zwecke in Betracht kommen.

Die Lung wang tung Kohle hat insbesondere als Schiffskohle die Grenze ihres Absatzgebietes zur Zeit bis Hankau vorgeschoben. Das Material, von dem sie dort den hauptsächlichen Wettbewerb künftig zu erwarten haben wird, ist wohl chinesische Kohle aus Hunan, Hupeh und Kiangsi. Inwieweit Shansi- und Honan-Kohle, insbesondere nach Fertigstellung der Luhan-Bahn, im Yangtsetal eine Rolle spielen werden, wird gleichfalls in Rechnung zu nehmen sein.

Kommunikationsverhältnisse in Japan. Die japanische Staatsverwaltung beabsichtigt, die privaten Eisenbahnen oder einen Teil derselben, wie der Oktoberbericht des k. u. k. Konsulates in Yokohama mitteilt, anzukaufen, und sollen zu diesem Zwecke der Nationalversammlung in nächster Zeit Vorschläge erstattet werden. In der Durchführung der Projekte, welche die Konstruktion von neuen Bahnen betrafen, soll die Regierung starke Abstriche mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Krieges gemacht haben. So sollen z. B. anstatt 9,600.000 Yen, welche für Konstruktionen projektiert waren, nur 1,380.000 zur Verwendung gelangen. Ebenso wurden für Reparaturen bei den Staatsbahnen anstatt 3,200.000, wie projektiert, nur 255.000 bewilligt. Die japanische Handelsflotte hat trotz des Krieges eine Zunahme aufzuweisen. Vor Ausbruch des Krieges waren im Jänner 1092 Schiffe mit 660.318 *t* vorhanden, während deren Anzahl Ende August 1179 mit 731.558 *t* betrug, darunter 522 Schiffe unter 100 *t* Tragfähigkeit. Die Nippon Yusen Kaisha, die bedeutendste Schiffahrtsgesellschaft des Landes, soll gute Ergebnisse für das administrative erste Halbjahr erzielt haben, welche eine Dividende von 12 Prozent ermöglichen. Im Hafen von Yokohama werden große Baggerungsarbeiten durchgeführt, so daß auch Schiffe mit dem größten Tiefgange (35 Fuß engl.) den Hafen leicht besuchen können. Die Schiffsfrachten zeigten im Oktober auf die Nachrichten über die Ausreise der russischen Baltischen Flotte hin eine steigende Tendenz.

Durch die Heranziehung der privaten Schiffahrtsgesellschaften für militärische Transporte ist in Japan, wie der Novemberbericht des genannten k. u. k. Konsulates mitteilt, ein fühlbarer Mangel in der Küstenschiffahrt eingetreten. Die Folge davon ist eine Erhöhung der Frachtraten. So werden z. B. für Kohle Moji-Yokohama 1 Yen 80 Sen verlangt und Getreide kann von Fushiki nach Yokohama nicht unter 80 Sen befördert werden. Die Marineversicherungsgesellschaften beabsichtigen die Prämie für Fahrten von fremden Dampfern nach Amerika um 75 Sen und für japanische Schiffe um 1 Yen zu erhöhen. Der Norddeutsche Lloyd wird vom 1. Jänner angefangen eine neue Linie von Japan nach Australien eröffnen, welche in regelmäßigen Fahrten bedient werden und die teilweise eingestellte japanische Schiffahrtslinie ersetzen soll.

Die Seehundfangflotte, welche dieses Jahr von hier und Hakodate auf die Jagd der Pelztiere ausgelaufen, ist in diesem Jahre viel geringer, als es gewöhnlich der Fall zu sein pflegt. Nur einige Schiffe sind nach dem Norden gefahren. Die Resultate des Fanges dürften daher im vorhinein als geschmälert betrachtet werden und möglicherweise eine Steigerung des Preises des gesuchten Pelzes im Gefolge haben.

Brasilianische Industrie. Kohlenmuster aus den Minen von St. Catharina und Rio Grande do Sul wurden seinerzeit, wie der Oktoberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Rio de Janeiro mitteilt, vom Direktor der Zentralbahn zur Untersuchung an das Laboratorium der Baldwin Lokomitive Works in Philadelphia geschickt, um dort analysiert und praktisch erprobt zu werden. Der Verkehrsminister erhielt jetzt von dem Ergebnis der Analyse Kenntnis. Demnach sind beide Mustersendungen für Lokomotivheizungen vollkommen brauchbar. Es heißt in dem Gutachten, die brasilianische Kohle sei der japanischen sehr ähnlich, für welche die Baldwin Werke eine große Anzahl von Lokomotiven konstruiert hatten, mit denen gute Resultate erzielt worden seien.

Die Staatsregierung von Rio hat in Gemäßheit eines Gesetzesbeschlusses Ermutigungsprämien von 5, 2 und 1 Conto de Réis (zirka 6000, 2500 und 1250 Kronen) für die erste Schmalzfabrik ausgesetzt, die ein gewisses Quantum zur Ausfuhr bringt und eine Prämie von 5 Contos de Réis für den Landwirt, welcher zuerst 1000 junge Kakao-Bäume in voller Produktion zu zeigen vermag.

Eine Bonbon-, Konfituren- und Konservenfabrik, welche mit einem Kapital von 200 Contos de Réis und modernen Maschinen gegründet würde, hat nach dem gleichen Dekret Anspruch auf eine dreijährige Subvention von je 12 Contos und genießt überdies Befreiung von Industrie- und Professionssteuern gegen die einzige Verpflichtung, das im Staate produzierte Rohmaterial zu bevorzugen.

Im Oktober wurde in Sao Paulo eine Schuhfabrik gegründet. Dieselbe ist mit den neuesten und vollendetsten Maschinen ausgerüstet; die tägliche Produktionsfähigkeit beläuft sich auf 15.000 Paar Schuhe.

Goldlager in Rhodesia. Die bereits im August 1904 aufgetauchte Meldung von der Entdeckung eines wertvollen Gold-»Banket Reef« im Lomagundadistrikt in Rhodesia hat sich seither, wie der Septemberbericht des k. u. k. General-Konsulats in Kapstadt mitteilt, bestätigt. Die goldtragende Formation wurde in einer Tiefe von 248 Fuß angeschlagen, wo ein sedimentäres Konglomerat von Schiefer, Quarz und Granit gefunden wurde, das nach vorgenommener Probe (assay) beim Auspfannen 30 bis 40 Unzen Gold pro *t* geliefert haben soll. Mögen auch diese Ziffern reichlich hoch veranschlagt und die Erwartungen vielleicht zu sanguinisch sein: sicher ist, daß die Meldung in einem für die »Chartered Company« (die staatliche Körperschaft Rhodesias) bedeutsamen Augenblick bekannt wurde, nämlich als die Gesellschaft zur Aufnahme ihres neuesten Anlehens von 1,000.000 £ schritt. Die »Rhodesia Exploration and Development Co.«, welche anfangs nur indirekt an der in Rede stehenden Entdeckung interessiert war, ist mit der Scotch Mashonaland Co.«, durch deren Gebiet der Reef läuft, wegen Erwerbung einer Option in Verhandlung getreten mit der Absicht, unter dem Titel »The First Lomagunda Banket Reef Co.« eine Gesellschaft zur Ausbeutung des Reefs zu gründen.

Kolonisation in Argentinien. Die argentinische Regierung hat, wie der Novemberbericht des k. u. k. Konsulates in Buenos Aires mitteilt, angeordnet, daß von den am »Lago Argentino« und »Picofluß« (Territorium Santa Cruz) gelegenen Staatsländereien ein Komplex von ca. 100 Quadratleguas = 2,500.000 *ha* für Kolonisationszwecke reserviert werde. Diese Grundstücke sollen in Parzellen à 2500 *ha* an kapitalskräftige Ackerbauer verkauft werden.

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Februar 1905. Nr. 2

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Neu-Kaledonien. — Kantons Handel und Verkehr im Jahre 1903. — Der Handel Nagasakis und Mojis. — Miszellen: Wirtschaftliche Verhältnisse im Vilajet Brussa. — Die Orenburg—Taschkend-Bahn. — Erweiterung der Zone der Territorialgewässer in Portugal. — Der Handel Indiens über die Nordostgrenze. — Passagierverkehr und Waggons in Indien. — Kommerzielle Verhältnisse auf den Philippinen. — Brasilianische Goldproduktion. — Südafrikanische Eisenbahnbauten.

NEU-KALEDONIEN.

Von **Otto Freiherrn v. Hoennig O'Carrol**, k. u. k. Konsul in Sydney.[1])

Wohl wenige Kolonien sind mit einer derart gemischten Bevölkerung versehen wie Neu-Kaledonien. Dies erklärt sich einerseits durch die starke Zuwanderung von Eingeborenen (Kanaken) aus den Loyalitäts-, Salomons-Inseln und den Neuen Hebriden, die Immigration von Malayen, Chinesen und Japanern, anderseits durch die in früheren Jahren erfolgte zahlreiche Transportierung von Arabern in die Strafkolonie. Die größeren Minenzentren zeigen daher auch in der Zusammensetzung ihrer Arbeiterschaft eine Buntheit, die nicht mehr übertroffen werden kann.

Daß die Zusammenwürfelung der nicht eben besten Elemente aus Frankreich mit deportierten Arabern und Tonkinesen, chinesischen und japanischen Kulis und Südseeinsulanern nicht eben zur Moralität beiträgt, ist klar, doch bilden da gerade die Dalmatiner und Kroaten eine rühmliche Ausnahme.

Die Urbevölkerung Neu-Kaledoniens ist allerdings in den letzten 25 Jahren in erschreckender Weise gelichtet worden: von 50.000 auf etwa 20.000, wofür dieselben Ursachen maßgebend waren, wie in den meisten übrigen Kolonien: Strafexpeditionen, Kleidung, Trunksucht und Syphilis. Obwohl sich seitens der Regierung und der katholischen Missionen die größte Fürsorge für die Eingeborenen kundgibt — es sind große und durchaus nicht die schlechtesten Ländereien für die Kanaken reserviert und einige dieser »Reserven« gedeihen, wie ich sehen konnte, unter der Leitung der Missionäre vorzüglich — ist an ein Aufgehen der Kanaken in die weiße Zivilisation nicht zu denken.

Zum Unterschiede gegen die Eingeborenen aus den Loyalitätsinseln werden die eigentlichen Neu-Kaledonier als »schlechte« Arbeiter angesehen. Aber soll es wundernehmen, daß ein schöner starker Menschenschlag, der an volle Freiheit und Unabhängigkeit gewohnt war, die für ihn notwendige Nahrung an Fischen und Früchten überall leicht finden konnte und keine anderen Bedürfnisse kennt, sich sträubt, die europäische Kultur anzunehmen, die sich ihm nur in schwerer Arbeit in Minen, Faktoreien und Werften offenbart? Der dem Kanaken gebotene karge Lohn bietet ihm keine besseren Lebensbedingungen, der Zwang, sich um sein Geld mit ihm schädlicher europäischer Kleidung letzter Qualität zu bedecken, ist ihm widerwärtig und er weiß auch, daß er gegen Verführungen des Alkohols widerstandslos ist.

Es ist kaum anzunehmen, daß die Urbevölkerung unter solchen Verhältnissen die nächsten 50 Jahre überdauert, zumal die natürliche Vermehrung sehr gering und die künstliche Verhinderung von Geburten in Neu-Kaledonien und den Neuen Hebriden stark verbreitet ist.

Wird die Zahl der Eingeborenen mit 20.000 angenommen, so kann die weiße Bevölkerung auf etwa 26.000 geschätzt werden, der Rest verteilt sich auf die übrigen bunten Rassen.

Von den »Weißen« dürften etwa 8000 auf Beamte, die Garnison, Minenangestellte, Kaufleute und die »besseren Klassen« im allgemeinen entfallen, in den Strafanstalten befinden sich noch gegen 2000, freie Ansiedler und Arbeiter (darunter etwa die Hälfte »liberés«, ehemalige Häftlinge, die jedoch die Insel nicht mehr verlassen dürfen) bilden den Rest.

Zu ungeeigneter Zeit — im Augenblicke, als die englische Regierung im Begriffe war, Australien als Strafkolonie aufzugeben — hat Frankreich im neuerworbenen Neu-Kaledonien die Kolonisation durch Sträflinge inauguriert, und dies allein genügte, um das groß angelegte Werk scheitern zu lassen. In der Tat hat sich die französische Regierung unter dem Drucke der benachbarten australischen Staaten schon 1882 zu einem Auslieferungsvertrag mit England verstehen müssen, und im Jahre der Gründung des Commonwealth wurde über immer dringendere Vorstellungen die Verschickung nach Neu-Kaledonien überhaupt eingestellt. Heute ist die ganze Institution auf den Aussterbeetat gestellt, und die verschiedenen Strafanstalten, welche in früheren Jahren eine Bevölkerung von nahezu 10.000 Häftlingen hatten, beherbergen nur mehr 2000 Insassen.

Die größten Anlagen zeigt die im Hafen von Noumea gelegene langgestreckte Ile Nu, welche mit ihren Kerkern, Sträflings-»Camps«, Spital, Irrenhaus, Werkstätten, Administrationsgebäuden, Gärten, Feldern, Ökonomien und einer Cottage des Henkers eine Welt für sich bedeutet.

Ursprünglich war die Verschickung nur für »Transportés« (gemeine Verbrecher) und »Déportés« (politische Verbrecher) bestimmt, seit dem Jahre 1885 kommen noch die »Relégués« (Gewohnheitsverbrecher) dazu, unter welchem Titel sich das Mutterland jedoch auch der Bettler, Alkoholiker und ähnlicher Subjekte entledigte, die für die Kolonisation wohl das unbrauchbarste Element abgaben.

Bildet sich in jeder Strafkolonie eine Atmosphäre von Korruption und Demoralisation — Australien war hiefür das beste Beispiel — da der Schacher mit Sträflingsarbeit, der Schmuggel mit geistigen Getränken und Tabak und manches andere auch auf die Bevölkerung außerhalb der Kerkermauern ihren Einfluß ausübt, so spitzten sich die Übelstände in Neu Kaledonien dadurch noch mehr zu, daß das französische Gesetz auch bei Freiheitsstrafen von fünf Jahren nach Abbüßung der Strafe einen ebensolangen »freien« Aufenthalt auf der Insel vor-

[1]) Freiherr v. Hoennig O'Carrol hat im Auftrage der Regierung eine Reise nach Neu-Kaledonien unternommen, wo zahlreiche Staatsangehörige als Arbeiter beschäftigt sind. Seinem ausführlichen Reiseberichte sind obige Ausführungen entnommen.

Digitized by Google

schreibt, während welcher Zeit auch die bürgerlichen Rechte suspendiert bleiben.

Die Strafanstalten auf der Ile Nu wurden mir durch die freundliche Erlaubnis des Gouverneurs eingehend gezeigt, und nach dem, was ich sah, kann ich annehmen, daß die höheren Beamten in der letzten Zeit auch in das Sträflingswesen etwas Humanität gebracht haben. Eine eingehende Kontrolle der niederen Organe ist allerdings nirgends möglich.

Wie aber soll eine Strafkolonie, in welcher der Auswurf der großen Städte Frankreichs, Hunderte von verkommenen Arabern aus Algier mit jugendlichen Verbrechern und den in Frankreich besonders hart bestraften Militärhäftlingen vereinigt sind, sühnend und bessernd wirken, wenn alle diese Elemente nach Abbüßung ihrer Strafe jahrelang an die Insel gefesselt sind und in den Minen und Farmen die Kameradschaft aus dem Bagno erneuern.

Der Gendarme, der im Dienste jeden Übergriff, jeden Schmuggel mit Alkohol zu verfolgen hatte, erhält nach einigen Jahren als Lohn eine Wirtshauskonzession — fast alle Schänken in Neu-Kaledonien gehören ehemaligen Gendarmen — und wird sein bestes tun, um den »Freigelassenen« zu betrinken und ihm für die schlechtesten Getränke die höchsten Preise abzufordern.

Bei der dünnen Bevölkerung der Insel und den wenigen Ansiedlungen ist der »Libéré« fortwährend in Evidenz, jeder unbescholtene Bürger zeigt mit dem Finger auf ihn, die Gründung einer Familie ist mangels weiblicher Bevölkerung ausgeschlossen, und so werden auch die besserungsfähigen dieser Elemente tatsächlich der Resignation, dem Leichtsinn und der Trunksucht zugetrieben.

Es unterliegt übrigens keinem Zweifel, daß der Sträfling, der einmal mehrere Jahre in den Strafanstalten zugebracht, auch nach Abbüßung der Haft, so lange er in Neu-Kaledonien weilt, sich von der Einwirkung des »Bagne« nicht zu emanzipieren vermag und der Kontrolle seiner ehemaligen Kameraden unterliegt, wobei die schwächeren Elemente selbstredend dem Einflusse der stärkeren anheimfallen. Wie gut diese Verbrüderung arbeitet, zeigte mir folgender Fall: Als ich von Noumea nach Thio reiste, empfahl mich der ehemalige Militärhäftling Le Fée an einen Mr. Chatelain in Bulupari, der sich mir als Libéré und Verkäufer des Lebel-Gewehrmodelles vorstellte. Dieser wies mir einen bayrischen Führer zu, der mir erzählte, daß er wegen Ermordung eines Korporals in der Fremdenlegion verurteilt worden war, und in Thio selbst erhielt ich einen weiteren Führer, der ebenfalls ein militärisches Delikt gesühnt hatte.

Obwohl zahlreiche Anlagen in Noumea, La Foa und Canala die vorhandenen Straßen (Noumea—Bourail) und die die Küstenpunkte der Insel verbindenden Saumwege, verschiedene Hafen- und Minenarbeiten, die Telegraphenlinien in früheren Jahren ausschließlich von den Sträflingen ausgeführt worden sind, wird der Gefängnisverwaltung nicht mit Unrecht vorgeworfen, daß das noch immer sehr arme Kommunikationsnetz der Insel viel enger sein könnte, im Falle die Sträflinge stets zu solchen Arbeiten verwendet und nicht an Privatleute zu Spekulationszwecken vermietet worden wären. Es sind mir Fälle bekannt, daß größere Unternehmer bis zu 50.000 Arbeitstage (zu einem Preise von 6—10 Franken pro Monat nebst Beköstigung pro Mann) in einem Jahre von der Gefängnisverwaltung mieteten und diese Arbeitskraft dann zu höheren Preisen an kleinere Leute abgaben.

Gegenwärtig, wo die Zahl der Transportierten verhältnismäßig gering ist, sind nur kleinere Gruppen bei den Bahn- und Straßenbauten beschäftigt.

Nur wenige Libérés haben sich wirklich angesiedelt und es zu einigem Wohlstand gebracht. Die meisten verdingen sich als Arbeiter mit Vorliebe bei den Minen und stünden wegen ihrer Geschicklichkeit und unglaublichen Verwegenheit in hohem Ansehen, würde ihr Hang zu Leichtsinn, allen möglichen Lastern sowie ihre Unbeständigkeit diese guten Eigenschaften nicht paralysieren.

Die allmähliche Auflassung der Strafkolonie in Neu-Kaledonien wird übrigens von den produzierenden Klassen mit sehr gemischten Gefühlen betrachtet. Landwirte, Viehzüchter, Kaufleute und Transportunternehmer fanden bei einem sehr hohen Stande der Sträflinge immer ihre Rechnung, die Administration Penitentiaire war durch Jahrzehnte die große Konsumentin der Insel, wobei ihr die französische Finanzverwaltung als Bankier diente. Das Ausbleiben dieses sicheren Abnehmers wird schwer in die Wagschale fallen, da Neu-Kaledonien mit einem so leistungsfähigen landwirtschaftlichen Konkurrenten, wie Australien in unmittelbarer Nähe, für die meisten seiner agrikolen Produkte auf den Lokalkonsum angewiesen ist.

Freilich sollten die Minen und die freie Bevölkerung an Stelle der Gefängnisse treten, aber dieser Übergang wird sich nur sehr langsam vollziehen lassen.

Nach dieser Darstellung der Zusammensetzung des Arbeiterelementes in Neu-Kaledonien wird es begreiflich erscheinen, daß sich die kräftigen, verläßlichen und nüchternen Einwanderer aus Dalmatien und Kroatien eines besonderen Ansehens erfreuen und bei allen staatlichen und privaten Arbeiten an erster Stelle berücksichtigt werden, wenigstens soweit es deren Lohnansprüche zulassen. Denn bei aller Anerkennung, die ich für die Arbeitsleistung und Aufführung unserer Arbeiter überall fand, wird ihnen nicht mit Unrecht vorgeworfen, daß sie mit ihren Löhnen immer unzufrieden sind, eine rege Korrespondenz mit ihren Landsleuten in Australien, Neuseeland und Amerika unterhalten und beim ersten Aviso einer möglichen, wenn auch noch so geringen Lohnerhöhung gleich bereit sind, eine sichere Beschäftigung zu verlassen, um ihr Glück anderwärts zu versuchen. Der Oberbeamte einer Chrommine — ein Österreicher — berichtete mir, daß er, als er einmal mit einer Partie Dalmatiner, die er zu Franken 7·50 pro Tag engagiert hatte, sich nach dem Bergwerke begab, alle seine Leute unterwegs verlor, weil es einem Konkurrenten, dem sie begegneten, gelang, die Arbeiter durch Zusicherung von 8 Franken pro Tag zur Fahnenflucht zu bewegen. Der Konkurrent stellte bald darauf seine Zahlungen ein und die Leute gingen ganz leer aus.

Es ist mir von verschiedenen Seiten erzählt worden, daß, als der Minendirektor Reichenbach — ein Vorarlberger — die ersten Dalmatiner zur Zeit des besten Geschäftsganges von Australien nach Neu-Kaledonien brachte, dortselbst eine förmliche Lizitation um die Leute platzgriff und eine Mine die andere in ihren Lohnofferten überbot, so daß viele von ihnen zu 10 Franken pro Tag vom Fleck engagiert wurden.

Diese hohe Kotierung unserer Arbeiter mußte sich naturgemäß abschwächen, sobald deren Zuzug ein stärkerer wurde, die wirtschaftliche Lage der Minen und daher der Insel sich verschlechterte und sobald gewisse Bergwerke, die vom Tagbau zu Galerien und Schächten übergehen mußten, geschulte Bergleute benötigten, die sich unter unseren Emigranten nicht vorfanden. Denn so sehr sie als Erdarbeiter (terrassiers) gelobt werden, so wenig Eignung und Lust zeigten sie zur eigentlichen Minenarbeit.

Nur beiläufig sei hier noch angeführt, daß das Ansehen der Dalmatiner und Kroaten auch dadurch gelitten hat, daß sich die nach längerem Aufenthalte in Australien und Neuseeland eingewanderten Elemente nicht mehr als so verläßlich und arbeitsam erwiesen wie jene, die direkt aus der Heimat gekommen waren.

Aber wie überall, wollen es auch die Arbeiter in Neu-Kaledonien nicht verstehen, daß bei der Preisbildung der Arbeitslöhne die gleichen wirtschaftlichen Faktoren mitwirken wie bei jeder anderen Preisbildung, und daß sich die staatliche Kontrolle im besten Falle darauf be-

Digitized by Google

schränken muß, einen Minimallohn festzustellen, welcher die allernotwendigsten Lebensbedürfnisse des Arbeiters sichert.

Unsere Leute sind nun — wie ich bedauerlicherweise konstatieren muß — sehr verwöhnt und sind bei der geringsten Herabsetzung der Löhne sofort bereit, die Arbeit aufzugeben. Es ist diesem Verhalten ihrerseits auch zuzuschreiben, daß die meisten Minen es ablehnen, die Dalmatiner und Kroaten unter ihren Arbeitern zu einer »Majorität« anwachsen zu lassen, weil sie in diesem Falle gegen Streikbewegungen machtlos wären. Ich werde dies weiter unten durch Beispiele erhärten.

Nachdem ich mehrere Minen nach recht mühseligen Märschen persönlich besucht hatte und mich mit allen Minen- und Arbeitszentren in telegraphische Verbindung gesetzt hatte, kann ich die Zahl der gegenwärtig in Neu-Kaledonien beschäftigten Dalmatiner und Kroaten ziemlich genau mit 130—140 angeben. Hievon befinden sich:

20 in den Nickelminen von Thio,
48 » » Chromminen » Thiebaghi,
6 » » » » Morachini,
5 » » » » Tamatave,
2 » » » » Carembe,
3 » » » » Etoile du Nord,
2 » » » » Nepoui,
3 » » » » Yate,
25 bis 1. November v. J. beim Eisenbahnbau, von denen jedoch 12 an dem Tage wegen Einstellung der Arbeit entlassen wurden,
2 im Spital,
15—20 sind über die Insel verstreut.

Noch im vorigen Jahre betrug ihre Zahl über das Dreifache und liegt der Grund für ihren Abgang weniger im Arbeitsmangel als in ihrer Abneigung, andere als die beste und bestbezahlte Arbeit anzunehmen. Denn heute noch beziehen fast alle unsere Arbeiter einen Tageslohn von mindestens sechs, meist aber sieben Franken, wobei sie, den täglichen Lebensunterhalt im Höchstausmaße von drei Franken gerechnet (ein Betrag, den jedoch Dalmatiner und Kroaten nicht ausgeben), noch immer drei bis vier Franken pro Tag zurücklegen können.

Es wird den Dalmatinern und Kroaten nicht ganz mit Unrecht vorgeworfen, daß sie in ihrem Sparsinn sich selbst die notwendige Nahrung versagen, und in der Tat bestehen ihre Lebensmittel hanptsächlich aus Kartoffeln und Brot.

Der Sekretär der Handelskammer in Nouméa sagte mir ganz unverhohlen, daß er vom kaufmännischen Standpunke die Arbeiter aus Österreich und Ungarn als einen Schaden für die Insel betrachten müsse, da die Leute nicht mehr konsumieren als die Chinesen und Japaner, aber höhere Lohnansprüche stellen.

Es ist ja bekannt, daß in ganz Australasien der Kulturgrad eines Menschen fast ausschließlich nach dessen Bedürfnissen beurteilt wird, und in dieser Beziehung rangieren unsere Arbeiter aus dem Süden der Monarchie allerdings besonders tief. Ein »fair Consumer« zu sein, womit nicht etwa Fraß und Völlerei gemeint ist, sondern gesunde und substantielle Kost und menschliche Daseinsbedingungen, gilt hier allenthalben auch für den Arbeiter als Maßstab seiner Bildung, und das karge Leben der Dalmatiner und Kroaten wird daher sehr verächtlich besprochen.

Dies ist wohl keine vereinzelte Erscheinung, denn der gleiche Vorwurf wird unseren Landsleuten hier, in Neuseeland, in den Vereinigten Staaten und anderwärts gemacht: Sie konsumieren nur einen minimalen Teil ihres im Lande erworbenen Lohnes und exportieren Bargeld.

Besonders fühlbar wird die Sparsamkeit der Dalmatiner und Kroaten dort, wo sich Minen oder andere Unternehmungen wegen mangelnder Kommunikationen gezwungen sehen, im Interesse ihrer Arbeiter Konsumartikel auf Lager zu halten.

Bei allen größeren und soliden Etablissements ist damit keine Spekulation beabsichtigt — in Thio konnte ich mich selbst davon überzeugen — und das Vorgehen kleinerer Leute, ihre Arbeiter beim Verkaufe von Lebensmitteln zu schädigen, wird scharf verurteilt, trotzdem müssen sie jedoch daraut rechnen, daß ihre mit großer Mühe und Kosten herbeigeschafften, zum Teil nicht konservierbaren Vorräte, auch verzehrt werden.

Im Gegensatze zu fast allen übrigen Arbeiterklassen ziehen es unsere Leute vor, auch 10—15 *km* zu Fuß zurückzulegen und ihre Einkäufe zurückzubringen, nur um einige Centimes zu ersparen.

Ich muß aber wiederholen, daß trotz allem unsere Arbeiter bei den Unternehmern sehr beliebt sind und in der Tat auch gegen alle übrigen Elemente vorteilhaft hervorstehen. Ich kann ihre Lage daher auch durchaus nicht als eine verzweifelte hinstellen und sehe keinen Grund zu Repatriierungen im größeren Umfange.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Dalmatiner und Kroaten auch dadurch sehr anspruchsvoll geworden sind, daß ein Agent sich ihrer bisher — allerdings gegen Entgelt — in einer Weise annahm, wie es keine Konsularbehörde zu tun im stande wäre. Dieser außerordentlich geschickte Mensch ist überall, kennt alle Leute und entwickelt eine Geschäftigkeit als Stellenvermittler und Agent, die nicht mehr überboten werden kann. Sein Haus ist tatsächlich von Früh bis Abends von unseren Leuten belagert, die sich nicht entfernen, bis ihnen ein Posten gefunden ist.

Nachdem sie immer in ihrem eigenen »Clan« leben, kann keiner von ihnen, auch nach jahrelangem Aufenthalt, die Landessprache und sie wenden sich daher in allem und jeglichem an die Dienste des Agenten.

Würden unsere Leute ihre Arbeit nicht auf Erd- und Steinarbeiten, Minen-, Straßen- und Eisenbahnbauten beschränken, sondern auch in der Landwirtschaft Beschäftigung suchen, so könnten bei einem Durchschnittslohn von 5 Franken pro Tag, d. h. Franken 2·50—3 bar nebst voller Verpflegung, 200 Arbeiter auch jetzt leicht Beschäftigung finden, da auf den Kaffeeplantagen immer Landarbeiter gesucht werden. Diese Art der Bezahlung wird jedoch von unseren Leuten perhorresziert, da sie begreiflicherweise nur hohe Barlöhne erstreben.

Obwohl mich nun eigene Anschauung sowie Mitteilungen der Minenbesitzer und größeren Farmer zur Ansicht geführt haben, daß bei bescheidenen Ansprüchen unsere jetzt schon in Neu-Kaledonien befindlichen Arbeiter Beschäftigung finden können, muß doch von einem weiteren Zuzug während der nächsten zwei Jahre abgeraten werden. Dieser Rat wurde mir vor allem vom Gouverneur selbst erteilt, der persönlich ein warmer Freund unserer Leute ist und mit der größten Anerkennung von ihnen sprach. Er erklärte mir, daß sein Kampf mit den Minen in der Steuerfrage, der sehr schlechte Stand der öffentlichen Finanzen, die gegenwärtige allgemeine Depression auf der Insel die Verwaltung zur größten Sparsamkeit zwingen, und daß für größere öffentliche und private Bauunternehmungen während der kommenden zwei Jahre keine Aussicht vorhanden sei. Er würde daher im Interesse der Leute empfehlen, daß die augenblickliche mißliche Lage des Arbeitsmarktes in Neu-Kaledonien in ihrer Heimat bekanntgegeben werde.

Es kann jedoch keinem Zweifel unterliegen, daß, normale politische und Produktionsverhältnisse vorausgesetzt, nach dieser Frist, eventuell aber schon früher, ein rapide wirtschaftliche Reprise eintreten wird, welche eine sehr starke Nachfrage nach Arbeitern aus der Monarchie zur Folge haben sollte.

Der Direktor der Société Minière et Nickel Corporation teilte mir mit, daß seine Gesellschaft in anderthalb bis zwei Jahren eine etwa 28 *km* lange Eisenbahnstrecke ausführen werde, wofür 150—200 Dalmatiner und Kroaten benötigt werden dürften, und die schon heute projektierten und durchaus notwendigen öffentlichen Straßen und Bahnanlagen werden auch nicht weiter

Digitized by Google

hinausgeschoben werden können. Ich greife kaum zu hoch, wenn ich den Bedarf auf 500—600 Leute schätze.

Denn der unerschöpfliche Reichtum der Insel an Nickel-, Chrom- und Kobalterzen, für welche die Nachfrage auf dem Weltmarkt gesichert ist, bieten schon allein eine genügende Garantie für die wirtschaftliche Entwicklung der Insel.

Die Dalmatiner und Kroaten, die ich in Neu-Kaledonien fand und die auf der Insel durchaus mit »Les Dalmates« bezeichnet werden, machen der großen Mehrzahl nach den Eindruck von gesunden, kräftigen Menschen. Sie sprechen fast ausschließlich serbo-kroatisch, leben in der Regel in gutem Einvernehmen, obwohl auch Kämpfe zwischen Dalmatinern und Kroaten vorgekommen sein sollen. Der Religion nach sind alle römisch-katholisch.

Auch unter den Kroaten habe ich keinen gefunden, der ungarisch gesprochen hätte, obwohl ich mehr als 20 von ihnen ungarisch angesprochen habe.

Es ist bei der Tendenz ihrer Umgebung wohl begreiflich, daß sich bei ihnen eine Art slavische Solidarität entwickelt hat.

*

Wegen des durchaus gebirgigen Charakters der Insel sind nur einzelne größere Täler und die Küstenstriche zur eigentlichen Landwirtschaft geeignet, während genügende Weidegründe im Berglande vorhanden sind, um Rindvieh und Pferdezucht in größerem Maßstabe zu ermöglichen.

Von den 1·7 Millionen *ha* Flächenraum können wohl kaum mehr als 350.000 für Feld-, Gartenbau und Nutzpflanzungen verwendet werden, intensiv bebaut sind aber heute kaum 80.000 *ha*.

Die Zusammensetzung der 130.000 *ha* bedeckenden natürlichen Waldungen ist — den überall häufig vorkommenden Niauli abgerechnet — höchst mannigfaltig.

In den sandigen Ebenen gedeiht die Kokospalme am besten, die jedoch schon seit Jahren auch künstlich gepflanzt wird. Da ein Ertrag aber erst nach acht Jahren eintritt, ist es den wenigsten Ansiedlern möglich, diese sehr wertvolle Kultur in größerem Maßstabe zu betreiben. Nach acht Jahren rechnet man 120—150 Nüsse pro Baum und Jahr. Für eine Tonne des wertvollsten Produktes der Palme, des Copras, verwendet man 6000 Nüsse. Der Bast der Nuß wird im Schiffbau sowie für die Erzeugung von Seilen und Geweben verwendet.

Andere wild vorkommende Palmenarten sind Areca, Pandanus und Cycas.

Unter den Koniferen sind die Damara- und Araucariaarten am häufigsten.

Das sehr harte, widerstandsfähige Holz des Niauli findet in der Landwirtschaft allgemeine Verwendung.

Zwei zur ursprünglichen Vegetation der Insel gehörige, sehr wertvolle Baumarten: der Sandelbaum (Santalus caledonicum) und der Rosenholzbaum (Thespesia populuca) sind leider fast ausgerottet.

Die Waldnutzung in Neu-Kaledonien ist noch immer eine höchst primitive. Der ersten rationellen Schläge erfolgten in der »Baie du Sud« durch die Gefängnisverwaltung, die auch Holzarbeiten ausführen ließ. Für Telegraphenstangen, Paddockumzäumungen u. dgl. ist allerdings genügendes Material vorhanden, das Holz für Bahnschwellen, Wasserbauten etc. wird jedoch aus Australien bezogen.

An Futterpflanzen konnten fast alle europäischen und indischen erfolgreich akklimatisiert werden, so die Kleearten, Mais, Sorghum und die meisten Gräser.

Die auf der ganzen Insel verbreitete wilde Gerste (Hordeum marinum), welche beim Weidevieh und Pferden Entzündungen im Rachen und an den Kiefern hervorruft, macht die Schafzucht nahezu unmöglich.

Eigentliche Körnerfrüchte, wie Weizen und Reis, werden importiert, da die hohen Arbeitslöhne die Kultur verhindern.

Von Knollenfrüchten wird von den Eingeborenen der »Taro« in großen Mengen gebaut und dient ihnen als Hauptnahrungsmittel.

Akklimatisiert wurde die süße Kartoffel (Batatas edulis), die Topinambour und die Maniok (Manihot utilissima), welche sich als Futter und für die Erzeugung von Tapioca vorzüglich eignet.

Die gemeine Kartoffel wird nur als Gemüsepflanze gebaut.

Am wichtigsten für die Ansiedler Neu-Kaledoniens erscheinen jene Nutzpflanzen, deren Produkte erfolgreich exportiert werden können: Kaffee, Tabak, Vanille, Zuckerrohr und Indigo.

Der Kaffee wurde schon in den ersten Jahren der Kolonisation eingeführt und gibt bei sorgfältiger Kultur auf der Insel eine vorzügliche Bohne.

Eine Pflanzung bringt erst in drei Jahren eine Ernte und sind größere Anlagen daher nur für den bemittelten Farmer möglich, zumal auch die Pflege der Pflanzung viel Zeit erfordert.

Im Jahre 1900 bezifferte man die Produktion auf 430 *t*, den Export auf 342 *t*, der Preis ist sehr schwankend und bewegt sich zwischen 130—270 Franken pro 100 *kg*. Durch Umfrage bei den Pflanzern gelangte man zur Feststellung eines Durchschnittsertrages von 1400 *kg* pro *ha*, doch differierten die Angaben zwischen 300—2000 *kg*.

Kaledonischer Kaffee kommt hauptsächlich unter der Handelsmarke »La Roussette« vor.

Die Vanille wird seit 1861 gebaut und wirft, da die Kultur eine sehr einfache ist, gute Erträge ab. 1 *ha* mit Vanille bebauter Wald soll etwa 150 *kg* marktfähige Schoten geben; die Qualität ist gut.

Der Bau von Zuckerrohr war, als noch einige kleine Zuckerfabriken auf der Insel bestanden, recht erfolgreich und einträglich, die niedrigen Zuckerpreise sowie der verhältnismäßig geringe Lokalbedarf von 750.000 *kg* ließen jedoch den Import von Zucker vorteilhafter erscheinen. Hingegen nimmt die Fabrikation von Rum — recht guter Qualität — von welchem die Insel jährlich 75.000 *l* selbst konsumiert, an Bedeutung zu, so daß auch der Bestand der Rohrpflanzungen gesichert ist.

Mit Tabak hat man bisher trotz der günstigen natürlichen Bedingungen mangels geeigneter Sachverständiger wenig gute Erfahrungen gemacht. Selbst der hohe Betrag von 700.000 Franken, welchen die Regierung innerhalb zehn Jahren an Prämien verausgabte, brachte keinen Erfolg. Es ist jedoch kaum anzunehmen, daß Boden und Klima hieran Schuld tragen, dieselbe liegt vielmehr an der gänzlichen Unerfahrenheit der Pflanzer. Arbeitsame, mit der Tabakkultur genau vertraute Landwirte könnten ein gutes Auskommen finden.

Indigo wird schon seit längerer Zeit und mit Erfolg gepflanzt. Einige Landwirte konnten bereits mit einem guten marktfähigen Produkte hervortreten.

Von Faserpflanzen scheint sich nur die Agave einzubürgern, deren Verwendung für Seile, Füllungen und dergleichen bekannt ist.

Von öligen Gewächsen kommen Arachis hypogoea, die Rizinusstaude und die Sonnenblume in Betracht, doch ist die Ölproduktion noch sehr gering.

Dem Obst- und Gemüsebau wird leider noch wenig Aufmerksamkeit zugewendet, obwohl alle Bedingungen für das Gelingen vorhanden sind.

Rinder wurden zuerst 1850, dann in größeren Mengen 1862 und den folgenden Jahren aus Australien und Neuseeland importiert. Nach großen Verlusten, welche die Züchter während der Eingeborenenaufstände, dann durch Einführung eine Fleischtaxe durch die Gefängnisverwaltung erlitten hatten, wobei große Weidestrecken vollständig verwahrlost wurden, wendet man heute diesem Wirtschaftszweig erhöhtes Interesse zu. Die besten Resultate ergaben die aus Neuseeland importierten Durham-, Hereford- und Angasrassen.

Digitized by Google

Die Kopfzahl der Rinderheerden dürfte 125.000 erreichen.

Die Konservenfabrik in Quaco hat die Züchter auch in den schlechtesten Zeiten von der Ausnützung durch die Spekulation geschützt. Obwohl die Lage auch gegenwärtig angesichts der Auflassung der Sträflingsverschickung und der Depression der Minen keine glänzende ist, wird doch die Viehzucht noch lange der wichtigste Zweig der landwirtschaftlichen Produktion in Neu-Kaledonien bleiben.

Auch Pferde wurden fast ausschließlich aus Australien importiert, und steht deren Zucht schon auf einer hohen Stufe. Das Pferd ist als Transportmittel auf den felsigen Gebirgspfaden, welche die wichtigsten Kommunikationen der Insel bilden, unentbehrlich, und es scheint sich in Kaledonien eine brauchbare, widerstandsfähige Rasse zu entwickeln. Die Durchschnittspreise sind 500 bis 600 Franken für ein Gebrauchspferd. Für Gendarmerieremonten zahlt die Regierung bis 1000 Franken.

Bei den kleineren Farmern ist die Zucht allerdings noch irrationell.

Die Schafzucht (meist Kreuzungen der Merino-Leicesterrasse) macht trotz der günstigen klimatischen Bedingungen wenig Fortschritte wegen der Verbreitung der überaus schädlichen Gramineen (Hordeum murinum und Andropagon), deren Stacheln nicht nur für Schling- und Atmungsorgane gefährlich werden, sondern auch durch Eindringen in die Wolle den Wert der Tiere beeinträchtigen. Die Zahl der vorhandenen Schafe dürfte 25.000 kaum übersteigen.

Hingegen kommt die Ziege noch allenthalben vor.

Die Schweine- und Geflügelzucht ist über die ganze Insel verbreitet.

Es kann hier noch bemerkt werden, daß sich die Haltung aller Gebrauchstiere mangels einer kalten Jahreszeit und der reichlichen natürlichen Weide in Neu-Kaledonien äußerst billig stellt, da ja kostspielige Stallanlagen vollständig entfallen.

Außer der ausgedehnten und für das wirtschaftliche Leben der Insel so wichtigen Minenindustrie bestehen nur wenige Unternehmungen gewerblicher Produktion und die vorhandenen sind meist von geringer Ausdehnung und Leistungsfähigkeit. Die Konservenfabrik, einzelne Mühlen, Gerbereien, Rumbrennereien, Anstalten zur Reparierung von Maschinen und Schiffen sind die wichtigsten. Eine Brauerei ist im Entstehen begriffen.

Der Wert des Handels bezifferte sich für das Jahr 1903 auf 25,729.000 Franken, wovon 13,446.000 auf die Einfuhr und 12,238.000 Franken auf die Ausfuhr entfallen.

Die hauptsächlichsten Einfuhrartikel — von denen die meisten dank der direkten Schiffahrtsverbindung und der Präferentialzölle aus Frankreich kommen — sind Kurzwaren, Spirituosen, Kolonialwaren, Gewebe und Kleider, Schuhwaren, Lebensmittel, Maschinen, überhaupt alle Industrieartikel.

Bei der Ausfuhr nehmen Erze die erste Stelle ein, während Kaffee, Kopra und Trepang zunächst genannt werden müssen.

Die Waren werden von den französischen Dampfern in Noumea entladen und von hier durch die Küstenschiffe über die Insel verteilt. In Noumea gibt es daher auch eine ganze Reihe von »General-Importers« — vor allen die Firma Ballande fils ainé, die, teilweise auch an der Kabotage interessiert, den Konsum der ganzen Insel besorgen.

Aus der Zusammensetzung der Bevölkerung erklärt es sich, daß meist nur Gebrauchsgegenstände ordinärster und billigster Qualität bezogen werden.

Soviel ich erfahren konnte, kommt die Monarchie bisher nur mit gebogenen Möbeln auf den neukaledonischen Markt, doch ist es allerdings möglich, daß auch unter Schuhwaren, Handschuhen, Chemikalien u. dgl. österreichische oder ungarische Provenienzen vorkommen.

An dem Importe von Maschinen, speziell für Minen- und Transportanlagen, ist Deutschland hervorragend beteiligt, und wurde beispielsweise in Thio die ganze Herstellung eines auf Caissons ruhenden Ladeplatzes in der dortigen Reede einer deutschen Firma übertragen.

Die Ausfuhr von Erzen aus Neu-Kaledonien erfolgt der Hauptsache nach nach Frankreich, England, Deutschland und den Vereinigten Staaten auf (meist französischen) Segelschiffen. Von einem direkten Export nach einem Hafen der Monarchie konnte ich nichts erfahren.

Gegenwärtig herrscht infolge der mehrfach berührten allgemeinen Depression auch im kaufmännischen Verkehr wenig Leben, ein fast vollständiger Stillstand trat überdies durch das Ausbleiben der großen Messagerieschiffe infolge des Marseiller Streikes ein. Eine Ergänzung der gelichteten Vorräte kann erst erfolgen, sobald das erste direkte Schiff von Marseille wieder in Noumea eintrifft.

Der Reichtum von Neu-Kadelonien liegt in den mächtigen Erzlagern, und die Entwicklung der Insel, die gegen die benachbarten australischen Kolonien noch sehr weit zurücksteht, wird in erster Linie von der rationellen Ausnützung der Minen abhängen.

Wie bekannt, sind es hauptsächlich die drei Erze, Nickel, Chrom und Kobalt, in welchen Neu-Kaledonien in früheren Jahren nahezu ein Monopol besaß und auch gegenwärtig noch einen ersten Platz als Produzent einnimmt. Allerdings sind die kanadischen Nickelminen in der letzten Zeit gefährliche Konkurrenten geworden. Fast der gesamte Schatz an Erzen befindet sich im Serpentingebirge, doch bringt es die Formation der Insel sowie der Mangel geeigneter Kommunikationen mit sich, daß bisher nur die der Küste zunächst gelegenen Fundorte für die Produktion im Großen benützt werden.

Die ersten Nickelfunde wurden zwischen 1863 und 1865 durch Jules Garnier gemacht, welcher die Insel während einer wissenschaftlichen Missionsreise besuchte. 1874 wurde die erste Minengesellschaft »Société du Mont d'or« — der Fundort befindet sich etwa 20 *km* östlich von Noumea — gegründet. Dieses Unternehmen, das sehr bald in die Hände des größten kaledonischen »brasseur d'affaires« und Spekulanten, Mr. Higginson, überging, hatte in kürzester Zeit zu einer Reihe weiterer Nickelschürfungen geführt, und entwickelte sich im Jahre 1876 zu der bedeutendsten Minengesellschaft der Insel, der »Société le Nickel«, deren mächtigster Teilhaber heute das Haus Rothschild in Paris ist.

Schon Higginson hatte bei Noumea Schmelzöfen angelegt, und das Resultat war die Gewinnung eines 75prozentigen Rohnickels, welches, nach Frankreich gebracht, in den Anlagen von Septunes weiterbearbeitet wurde. Andere Schmelzversuche mit minder günstigen Resultaten folgten.

Die ersten Jahre brachten ganz außerordentlich hohe Preise für Nickelerze (man nannte mir bis zu 1200 Franken pro *t*) und die Folge davon waren allgemeine Schürfungen, welche aber von der leitenden Minengesellschaft scharf überwacht und bei günstigen Resultaten übernommen wurden.

Durch Jahre war »Le Nickel« mit ihrem gewaltigen Kapital tatsächlich monopolisiert, da sie alle Exportversuche kleinerer Unternehmer durch Unterbieten der Preise unmöglich machte. 1881 bis 1883 war eine Periode des Aufblühens der Minenindustrie, alle Gruben standen in voller Arbeit, und die Hochöfen genügten der Produktion nicht. Aber schon 1884 fanden die großen Vorräte nur schwer Käufer, die Preise sanken, und manche Arbeiten mußten eingestellt werden.

Durch das Auftreten zahlreicher Interessenten aus Europa, welche im Auftrage großer Fabriken die Nickelproduktion studierten und günstige Kontrakte abzuschließen versuchten, wurde die Minenspekulation begünstigt, die das geschäftliche Leben der Insel erschütterte und zu zahlreichen finanziellen Katastrophen führte. Erst

Digitized by Google

1887 und noch mehr 1890 verbesserte sich wieder die Lage des Nickelmarktes und die »Le Nickel«-Gesellschaft, welche nicht mehr im stande war, alle Minen selbst anzukaufen, entschloß sich jetzt mit fast allen Produzenten Kaufkontrakte abzuschließen, um sich wenigstens das Monopol im Nickelhandel zu sichern.

Der Kampf der kleineren Gruben gegen die leitende Gesellschaft führte 1894 zu zahlreichen Niederbrüchen, welchen bis 1897 eine fast vollständige Auflassung der Nickelminen folgte.

Außer der »Le Nickel«-Gesellschaft gingen nur zwei große Unternehmer aus der Katastrophe ungeschädigt hervor, Mr. Bernheim, welcher allmählich alle großen Nickelgruben an der Westküste erworben hatte und die mächtige International Nickel Co. gründete, und Mr. Reichenbach, ein ehemaliger Österreicher, welcher durch große Chrom- und Kobaltkontrakte während des Niederganges des Nickelmarktes seine Deckung fand und beim Wiederaufleben der Nachfrage nach Nickel 1898 auch in diesem Erz leistungsfähig war.

Heute gruppieren sich die größten Nickelminengesellschaften etwa folgendermaßen: an der Ostküste die (französische) »Société le Nickel« mit den Produktionszentren Thio, Canala, Kouaoua; an der Westküste die (amerikanische) »International Nickel Co.« mit dem Hauptetablissement in Nepoui; die »Englische Minengesellschaft« in Voh.

Die größten Chromminen befinden sich im Nordosten der Insel Nehoué, wo die Firma Chalas & Sons große Werke besitzt.

Fast alle Nickelminen fördern auch Chrom und überall kommt Kobalt in kleineren Partien vor.

Die Verarbeitung der Nickelerze in Neu-Kaledonien selbst hat gänzlich aufgehört und es gelangt jetzt das geförderte Mineral direkt von der Grube zum Export. Der Nickelgehalt beträgt $5\frac{1}{2}$—7 Prozent, das ist 55 bis 70 *kg* pro *t*, der Preis kann loko im Durchschnitt mit 35 Franken für 7prozentiges Erz angesetzt werden, wozu mindestens der gleiche Betrag, bisweilen aber bis zu 40 Franken für die Segelfracht und Versicherung nach Europa zu rechnen sind. Es ist klar, daß unter solchen Verhältnissen der rationelle Abbau geschädigt wird, da nur die gehaltvolleren Erze zur Verwendung kommen, alle vierprozentigen und ärmeren aber verloren gehen. Offenbar konveniert aber diese Ausnützungsart den Interessenten vorläufig besser, man scheint kostspielige Anlagen zu scheuen, bevor das letzte Wort in der Frage der Nickelausscheidung auf elektrischem Wege gesprochen ist. Auch zur Zeit meiner Anwesenheit waren diesbezügliche Studien im Gange.

Der Abbau der Nickelerze ist äußerst einfach. Das meist weiche Gestein wird terrassenförmig abgegraben oder abgesprengt, die brauchbaren Erze sofort weiterbefördert, die zu armen abgerollt. Selbstredend sind fortwährend chemische Analysen notwendig, Nur beim Chrom- und Kobaltabbau sind ab und zu Tunnels und Galerien notwendig.

Kobalterze sind über das ganze Serpentingebirge verbreitet, kommen aber nur in geringeren Mengen vor und werden meist von kleineren Unternehmern gefördert, dann aber an Ort und Stelle an die großen Minengesellschaften verkauft, die das Geschäft mit Europa unterhalten.

Da es dem minderbemittelten Grubenbesitzer darum zu tun ist, mit möglichst geringer Arbeit die besten finanziellen Resultate zu erzielen, ist in der Kobaltgewinnung ein vollständiger Raubbau eingerissen, es werden aus den einzelnen Gängen nur die reichsten Erze hervorgeholt und immer neue Schürfungen begonnen. Obwohl Kobalt fast immer in Verbindung mit Nickel auftritt, wird das letztere Metall von Kobaltgräbern gar nicht beachtet und fällt daher der Nutzen davon den Schmelzereien zu. Noch vor wenigen Jahren wurden zweieinhalb- bis dreiprozentige Erze gehandelt, heute verlangt man vier- bis fünfprozentige. Der Durchschnittspreis beträgt pro *t* zu 4 Prozent 200 Franken.

Das Chromeisen kommt im Serpentin Neu-Kaledoniens in zwei Gestalten vor: als kompakte Ader im Serpentingestein, in welchem Fall das Erz in der Regel sehr reich ist, aber nur durch größere Sprengarbeiten gewonnen werden kann, und als Alluvialablagerung in kristallisierter Form in den tonigen Zersetzungen des Serpentins. Letzteres Vorkommnis ist häufiger, erfordert viel weniger Arbeit, bedingt aber zur Reinigung des Erzes von den tonigen Bestandteilen einen Waschprozeß, durch welchen bis zu 8 Prozent der wertvollsten Bestandteile verloren gehen.

Der lokale Preis für 50prozentiges Chromerz kann gegenwärtig mit 50 Franken pro *t* angegeben werden.

Obwohl die genannten drei Erze bisher wenigstens die eigentliche Produktion von Neu-Kaledonien repräsentieren, ist damit der Mineralreichtum der Insel keineswegs abgeschätzt. Die gewaltigen Lager an chromhaltigen Eisenerzen und an Steinkohle bleiben noch ohne Verwendung; Kohle wird fast ausschließlich aus Australien bezogen und die Bestände von Kupfer, Blei, Silber und Zink in den primären Schichten werden nur in ganz bescheidenem Maße betrachtet. Es fehlt an Kapital, Kommunikationen und billiger Arbeitskraft.

Gold wurde in den verschiedensten Formen gefunden und die Mine von Fernhill ergab in den ersten 1200 *t* 4663 Unzen Gold, das ist etwa 370 Franken pro *t*, im ganzen hat sich aber der Goldbergbau nicht rentiert und die meisten der bestandenen Gruben sind aufgelassen worden. Während meiner Anwesenheit hörte ich allerdings von neuen Funden. Welche Rolle Neu-Kaledonien in der Nickelproduktion einnimmt, ergibt sich aus folgenden Daten:

Nickel (Weltproduktion, Nickelmetall):

Jahr	Neu-Kaledonien	Kanada	andere Länder
	Tonnen		
1891	2450	2100	200
1896	3610	2500	100
1899	6200	4000	100
1900	5000	4200	100
1901	4700	4200	100
1902	3700	4200	500

KANTONS HANDEL UND VERKEHR IM JAHRE 1903.

(Aus einem Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong.)

Das Jahr 1903 war für die Entwicklung von Handel und Verkehr in Kanton als ein zufriedenstellendes zu bezeichnen und waren hinlängliche Anzeichen vorhanden, daß diese günstige Entwicklung auch fortdauern wird. Die politische Lage in der Provinz Kwangtung hatte sich namhaft gebessert und auch die öffentlichen Ruhestörungen in der benachbarten Provinz Kwangsi waren erfolgreich niedergeschlagen worden. Gleichwohl dauerte auch im Jahre 1903 das Piraten- und Banditenwesen auf den meisten Handelswegen des Hinterlandes von Kanton ungeschwächt fort.

Zur zufriedenstellenden Entwicklung der kommerziellen Lage dieses Hauptemporiums Süd-Chinas hatte insbesondere der äußerst günstige Ausfall der beiden Reisernten beigetragen, welche unter sämtlichen letzten 30 Jahren das reichlichste Erträgnis lieferten. Da noch zu Beginn des Jahres ein solcher Ausfall der Reisernte nicht erwartet wurde und die Reisvorräte infolge der vorhergegangenen ungünstigen Reisernte sehr beschränkt waren, so fanden noch namhafte Zufuhren von Reis aus dem Yangtsekiangtale statt. Als sodann der reichliche Ausfall der Reisernte sich bemerkbar machte, fielen die Reispreise um zirka 30 Prozent, infolgedessen Reishändler versuchten, in diesem Nahrungsstoffe zu spekulieren und einen Corner zu bilden. Durch Einschreiten der Pro-

Digitized by Google

vinzialregierung wurde dies jedoch verhindert und der Reispreis auf einer, für beide Teile nicht allzu ungünstigen Höhe gehalten. Der genannte Nettowert des Handelsverkehres von Konton belief sich im Jahre 1903 auf 110,559.826 Hk. Taels, somit um 30,815.119 mehr als im vorhergegangenen Jahre und überhaupt der höchste Wert, welcher jemals für den Handelsverkehr Kantons verzeichnet worden war. Die Zolleinnahmen hievon betrugen 2,908.604 Hk. Taels, um 306.344 mehr als im Vorjahre. Diese Steigerung der Zolleinnahmen ist nicht allein auf die vorerwähnte Vermehrung des Handels überhaupt, sondern insbesondere auch auf die Tatsache zurückzuführen, daß, nachdem durch die Übernahme der sogenannten Native-Zölle in die Verwaltung der Seezölle die ungleiche Zollbehandlung von Waren, welche auf Dschunken oder Dampfern verschifft wurden, aufhörte, viele Händler vorzogen, ihren Waren die schnellere Beförderung auf den Dampfschiffen zuteil werden zu lassen. Dadurch erfuhr nicht nur der Warenverkehr, welcher nunmehr durch die Seezollverwaltung zur Verzollung gelangt, eine namhafte Vermehrung, sondern auch die Dampfschiffahrt eine vorteilhafte Förderung.

Der Nettowert des Importverkehrs von Kanton belief sich 1903 auf 23,633.179 Hk. Taels, um 7,000.000 mehr als im vorhergegangenen Jahre. Diese Steigerung ist einerseits auf die schon oben erwähnten namhaften Zufuhren von Reis, anderseits auf die vermehrten Bezüge von Baumwollwaren, Petroleum, japanischen Zündhölzchen, Eisennägel, Eisen in Stangen, Seife, etc. zurückzuführen. Als volkreichste Stadt ganz Süd-Chinas und als Zentrum des reichsten Teiles vorgenannten Gebietes ist Kanton selbstverständlich ein wichtiger Konsumplatz für fremde Waren aller Art und auch zahlreicher österreichisch-ungarischer Erzeugnisse, welche zumeist via Hongkong zur Einfuhr gelangen. Da letzterer Platz Freihafen ist und keine Warenverkehrsstatistik besitzt, so ist jener von Kanton geeignet, einen Einblick in die Absatzverhältnisse der wichtigsten fremden und vaterländischen Waren zu gewähren. Hiebei darf aber gleichwohl, ebenso wie bei dem später noch zu erörternden Export, nicht übersehen werden, daß zahlreiche Waren noch immer mittels Dschunken von Hongkong nach Kanton oder von dort hierher befördert werden und daher in der Seezollstatistik nicht erscheinen.

Wie in allen südchinesischen Vertragshäfen nahmen auch hier unter den fremden Erzeugnissen Textilwaren und insbesondere Baumwollwaren die erste Stelle ein. Die wichtigsten Hauptsorten waren Shirtings, Drills, Jeans, T-Cloths, Printed, Cottons und Dyed Cottons. Unter Shirtings kamen Grey, Plain Shirtings und White, Plain Shirtings in Betracht, welche sämtliche englischer Provenienz sind. Grey, Plain Shirtings werden in folgenden Gewichten pro Stück abgesetzt: 7 lbs. und weniger, über 7 lbs. und nicht mehr als 9 lbs. über 9 lbs. und nicht mehr als 11 lbs. und solche über 11 lbs. In den Import von Drills teilten sich England, Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika und wurden aus sämtlichen drei vorgenannten Ländern Drills zu $12^3/_4$ lbs. und weniger das Stück, aus England und Amerika außerdem auch solche zu mehr als $12^3/_4$ lbs. das Stück bezogen. Jeans fanden in Stücken zu 30 und 40 Yards ausschließlich englischer Provenienz Absatz. Von T-Cloths lieferte England solche von 32 inches zu 24 Yards, 36 inches zu 24 Yards und 32 inches zu 40 Yards. Japan lieferte auch solche zu 32 inches zu 24 Yards, doch ist diese Konkurrenz gegenüber England noch sehr gering, immerhin spricht es aber für die Leistungsfähigkeit des Mikadoreiches, daß es beginnt, auch in diesem Stapelartikel Englands zu konkurrieren. Unter Printed Cottons wurden Printed Cambrics, Lawns und Mastics zu 12 Yards das Stück, Chintzes, Plain Cotton Prints und Printed Shirtings von nicht mehr als 30 Yards das Stück, Drills, Furnitures und Turks von derselben Länge, Lenos und Balzarines, Sateens, Reps, T-Cloths von nicht mehr als 30 Yards Länge und endlich Turkey Reds von 25 Yards Länge, sämtlich bedruckt, unterschieden. Dyed Cottons umfaßten endlich Italians, Plain, Fast Black and Coloured, Plain Lastings, Plain Reps and Ribs, figured Italians, figured Lastings, figured Reps and Ribs und Damasks, sämtlich aus Baumwolle. Zu Dyed Cottons werden noch gerechnet Dyed Drills zu 45 Yard, Lenos und Balzarines zu 30 Yards, Leno Brocades zu 30 Yards, Cambrics, Lawns und Muslins zu 12 Yards, Shirtings und Sheetings, plain zu 36 inches zu 43 Yards, T-Cloths zu 25 Yards und Turkey Red Shirtings zu 25 Yards. Andere wichtige Baumwollwaren, welche in Kanton Absatz finden, sind Cambrics, Lanes, Muslins, sämtlich weiß und zu 12 Yards das Stück, Lenos und Balzarines, gleichfalls weiß und zu 30 Yards das Stück, Spanish Stripes zu 32 und 64 inches, Flannell Plain, Dyed und Printed, Striped zu 30 Yards englischer und japanischer Provenienz. Dazu kommen englische und japanische sogenannte Crimp Cloth, Harward, Oxford und Rep Shirtings, Cotton Tuks, Mottles, Deniens und Mahomedans, Mosquito Nettings, Cotton Cloth und Crape, beide letztgenannten Sorten ausschließlich japanischer Provenienz, Velvets und Velveteens, plain zu 18 und 22 inches, Printed und Embossed zu 30 inches, Velvet Cords und Corduroys, Dyed. Besondere Baumwollartikel sind endlich Cotton Blankets, teilweise auch japanischer Fabrikation, Taschentücher und Handtücher, welche zum größten Teile gleichfalls aus Japan stammen. Erstere sind Plain, Dyed und Printed, Embroidered, Hemstitched und Initialled, letztere umfassen die Sorten Honeycomb und Huckeback, 18 inches, 40 inches und mehr pro Stück. Andere Baumwollwaren sind schließlich Baumwollgarne, grau und gebleicht, englischer, indischer und japanischer Provenienz, solche Dyed, mercerisiert und Gassed, sogenannte Wooloa und Berlinette, Zwirn in Ballen und auf Spulen, Twist und Cords.

Von aus Baum- und Schafwolle gemachten Stoffen wurden eingeführt: Alpaccas Lustres, Orleans und Sicilians, plain und figured (64.290 Yards im Werte von 10.028 Hk. Taels), Union und Poncho Cloth (12.688 Yards im Werte von 9240 Hk. Taels), Union Italian Cloth, plain und figured, Woollen und Cotton Flannell, Spanish Stripes und sontige gemischte Stoffe in geringeren Mengen.

In Gesamtwerten von unter 10.000 Hk. Taels gelangten zur Einfuhr Buntings, Flannell, Long Ells, Woollen Goods Unclossed, Worsted Yarn und Cords und Berliner Wolle. Unter sonstigen Textilwaren in Stücken (sogenannte Piecegoods) führte die Einfuhrszollstatistik für das Jahr 1903 noch folgende Waren an: Canvas, Cotton Duck, Gunny Cloth, Hessian Cloth, Linen, Plüsch und Samt (ganz Seide oder mit Seide vermischt), Seidenstoffe glatt (3907 catties im Werte von 40.697 Hk. Taels), Seidenbrokate, Tapestry, Towelling (1,022.270 Yards im Werte von 78.983 Hk. Taels) und sontige Stoffe.

An dem Textilwarenimport Kantons nehmen hauptsächlich England, Britisch-Ostindien, Japan und die Vereinigten Staaten von Amerika teil, beide letztgenannten Staaten mit wachsender erfolgreicher Konkurrenz. Geringeren Anteil haben Deutschland, Frankreich (insbesondere für Seidenstoffe), die Schweiz und Österreich-Ungarn. Wenn auch die Textilwaren unserer Monarchie hinsichtlich ihrer guten Qualilät auch hier geschätzt werden, so sind sie doch für den Konsum der eingeborenen Bevölkerung zumeist zu teuer und entsprechen dem Geschmacke letzterer vielfach nicht. Dieser Übelstand könnte nur durch genaue Anpassung der Erzeugnisse an den hiesigen Bedarf, sowie durch entsprechende rationelle und billige Gestaltung der Fabrikation behoben werden und ist keine Schwierigkeit zu sehen, warum auch unsere Textilindustrie sich nicht an der Deckung des steigenden einschlägigen Bedarfes der chinesischen Bevölkerung, umsomehr als derselbe auch in zunehmender Menge bessere und teuere Qualitätsware verlangt, beteiligen sollte.

Digitized by Google

Nicht minder mannigfaltig als der Bedarf an Textilwazen ist jener von Metallen und -waren in Kanton beschaffen, wozu insbesondere der Mangel an metallurgischen Etablissements in Süd-China, sowie die zunehmende Entwicklung der Schiffbauindustrie, die Errichtung maschineller Betriebe etc. beiträgt. Von wichtigeren Metallen gelangten während des Jahres 1903 zur Einfuhr: Antimon, Messing, Kupfer, Eisen, Blei, Quecksilber (4 Pikuls im Werte von 492 Hk. Taels), Spelter, Stahl, Zinn in Stangen (914 Pikuls im Werte von 33.759 Hk. Taels), sogenanntes White-Metall und Zink. Die Einfuhr von Messing umfaßte insbesondere Bar und Rods, Bleche und Platten (474 Pikuls im Werte von 17.065 Hk. Taels), Röhren, Draht und Abfälle. Von Kupfer wurden hauptsächlich Stangen und Ingots (7477 Pikuls im Werte von 327.992 Hk. Taels), Nägel, Blech und Platten, Stifte, Röhren, Draht, Drahtseile und Abfälle bezogen. Die größte Vielseitigkeit wies begreiflicherweise der Import von Eisen und sogenanntem Mild Steel auf, von welchen folgende Artikel bezogen wurden: Anker und -teile, Winkeleisen, Ambosse und -teile, Eisen in Stangen (8580 Pikuls im Werte von 39.070 Hk. Taels), Bolten, Nieten und dazugehörige Unterlagsplatten, Eisengußstücke, Ketten und -stücke, sogenannte Cables, Haken, Nägel (10.024 Pikuls im Werte von 40.096 Hk. Taels), Roheisen (5290 Pikuls im Werte von 16.988 Hk. Taels), Drahtstifte (5167 Pikuls im Werte von 25.832 Hk. Taels). Röhren, Platten (9503 Pikus im Werte von 34.868 Hk. Taels), Schienen, Schrauben, Bleche, Draht und Drahtseile, alte Hufeisen (5924 Pikus im Werte von 11,849 Hk. Taels), galvanisiertes Eisen und zwar Ketten, Bleche, Röhren, Draht (1591 Pikuls im Werte von 12,724 Hk. Taels) und Drahtseile. Von Stahl wurden sogenannter Bamboostahl, Stangen, Bleche, Platten und Werkzeuge importiert. Die Einfuhr in Blei umfaßte Rohblei in Klumpen und Stangen (29,027 Pikuls im Werte von 174.161 Hk. Taels), Bleche und Röhren. Von Zinnwaren sind zu nennen: Zinnbleche, dekoriert, glatte (17.087 Pikuls im Werte von 128.078 Hk. Taels) und alte. Der Hauptanteil der vorgeschilderten Metalleinfuhr entfiel auf England, Belgien und die Vereinigten Staaten von Amerika, in einzelnen Artikeln kokurrierte auch Deutschland und Österreich-Ungarn

Der gesamte Nettowert der Ausfuhr Kantons belief sich auf 48,700.516 Hk. Taels, somit um 9,209.551 Hk. Taels mehr als im vorhergegangenen Jahre. Der steigende Silberkurs begünstigte die Ausfuhr chinesischer Produkte und gestaltete sich daher für dieselbe das abgelaufene Berichtsjahr ziemlich günstig. Fast alle wichtigeren Artikel zeigten eine nicht unerhebliche Steigerung der Ausfuhr, so zum Beispiel Cassia-Lignea um 6000 Pikuls, Menschenhaare, Matten, etc. Das Geschäft in Seide hingegen gestaltete sich nicht sehr günstig, da die Nachfrage aus Europa ziemlich schwach war. Nur während des Frühjahres 1903 war einiger größerer Bedarf zu verzeichnen gewesen, infolgedessen auch die Seidenexporte zu jenem Zeitpunkte sich vermehrt hatten. Mit geringen Ausnahmen zeigte auch die Qualität der zum Exporte gebrachten Rohseide geringe Verbesserung, hingegen vermehrte sich die Produktion von guter Filatures-Seide.

Besondere Hervorhebung verdienen die Glasbangles, die alljährlich in großen Mengen aus Kanton nach Ostindien exportiert werden und dort mit den Gablonzer Fabrikaten in Wettbewerb treten und den lezteren auch, zumeist infolge ihrer billigeren Fabrikation, gewinnen.

Abgesehen von den Dampfbarkassen, welche auf Grund der sogenannten Inland-Regulations auf den Wasserstraßen des Kanton Deltas verkehren, wurden 8267 Seeschiffe mit einem gesamten Tonnengehalte von 5,229.503 *t* während des Berichtsjahres ein- und ausdeklariert. Dies zeigt einer Steigerung um 684 Schiffe und 937.319 *t* gegenüber dem Vorjahre und ist hauptsächlich durch die Begründung einer neuen täglichen Dampferlinie zwischen Kanton und Hongkong und durch die an anderer Stelle schon erwähnten großen Reisverschiffungen zu erklären.

Die Schiffahrt unter den sogenannten Inland-Regulations machte auch im Jahre 1903 weitere Fortschritte und erhöhte sich auf 149.512 ein- und ausdeklarierte Dampfbarkassen und Remorqueure mit einem Tonnengehalte von 3,284.038 *t*. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die mittlerweile schon eingetretene Eröffnung des neuen Vertragshafens von Kongmoon, sowie später die Fertigstellung der Eisenbahn Kanton—Hankow weitere Frachten dieser Schiffahrt zuführen werden, an welcher sich bereits Kaufleute mehrerer fremder Mächte mit großem Nutzen beteiligen.

An besonderen Ereignissen während des Berichtsjahres war die Eröffnung der Kanton—Fattshan—Samshui-Bahn bis Fatshan, zirka 10 englische Meilen, sowie die Inangriffnahme des Baues der großen Überlandbahn Kanton—Hankow im Anschlusse an die bereits der Vollendung entgegengehende Hankow—Peking-Bahn. Beide erstgenannten Linien werden bekanntlich von einer amerikanischen Gesellschaft gebaut, welche die diesbezügliche Konzession seitens der chinesischen Regierung besitzt, an welcher jedoch auch belgisches Kapital in großem Ausmaße beteiligt ist. Die Folge hievon ist, daß zum Baue dieser Linien ausschließlich amerikanisches und belgisches Material verwendet wird, wie auch die Ingenieure, welche bei dem Bahnbaue beschäftigt sind, diesen beiden Nationen angehören. Die große Tätigkeit, welche die Kapitalisten, Reeder und Kaufleute aller wichtigeren Industriestaaten Europas in Kanton entfalten, zeigt, wie sehr erstere die große Bedeutung dieses wichtigen Handelsemporiums Süd-Chinas erkennen und läßt nur bedauern, daß dieselbe so geringer Aufmerksamkeit unserer beteiligten Kreise begegnet.

DER HANDEL NAGASAKIS UND MOJIS.

(Aus einem Berichte des deutschen Konsulates in Nagasaki pro 1903.)

Im allgemeinen stand der Handel seit der zweiten Hälfte des Jahres 1903 unter dem Eindruck des erwarteten Krieges mit Rußland. Viele Geschäfte wurden dadurch gelähmt oder aufgeschoben, andere jedoch gefördert. So wurden z. B. koreanische Bohnen und Bohnenkuchen in größeren Mengen nach Nagasaki eingeführt, in der Annahme, daß sie von Niutschwang, dem Ausfuhrhafen für diese Artikel aus der Mandschurei, nicht mehr nach Japan ausgeführt werden dürften. Ferner kaufte die Ostchinesische Eisenbahngesellschaft 150.000 *t* japanische Steinkohlen, von denen auch etwa ein Drittel nach Port Arthur und Dalny bis kurz vor Ausbruch des Krieges wirklich abgesandt wurden, obwohl sich im Lande eine patriotische Bewegung dahin geltend machte, die Feinde Japans nicht mit Kohlen zu versorgen und die Ausführung der geschlossenen Lieferungskontrakte zu hintertreiben. Nach Ausbruch des Krieges wurde der Verkehr mit den russischen Häfen vollkommen unterbrochen, was besonders auf den Verkehr Nagasakis nachteilig einwirkte.

Der auswärtige Handel liegt in Nagasaki in den Händen japanischer, europäischer, amerikanischer sowie chinesischer Firmen. Von drei in Nagasaki ansässigen deutschen Firmen beschäftigt sich nur eine mit allgemeiner Ein- und Ausfuhr. Die chinesischen Firmen haben unter anderem den recht bedeutenden Ausfuhrhandel von Meeresprodukten, wie Tintenfische, Sardinen, Seegurken (Iriko), Haifischflossen, Muscheln und Pilzen, nach China in ihren Händen.

In Nagasaki ist vor kurzem eine Gasanstalt errichtet, die zugleich die Installation besorgt und die dazu erforderlichen Röhren, Gasometer, Lampen u. s. w. aus Amerika und England bezieht. Die deutsche Einfuhr ist

Digitized by Google

bei diesen Artikeln so gut wie gar nicht beteiligt. Zweifellos wird sich die Einfuhr dieser Waren noch heben, zumal auch in anderen Städten Kiushius, wie Sasebo und Kokura, die Anlage von Gasanstalten geplant ist. Dieselben dürften auch bei dem seit Jahren steigenden Verbrauch von Petroleum und den billigen Steinkohlen gute Aussichten haben.

Für die Wasserversorgung der Bevölkerung werden in mehreren größeren Städten Kiushius hohe Summen aufgewandt. So sind in Nagasaki und Sasebo Wasserleitungen mit einem Kostenaufwand von mehreren Millionen Yen fertiggestellt, während in Kagoshimo, Shimonoseki und Moji gleiche Anlagen geplant oder ausgeführt werden, so daß sich auch hier fremden Firmen Aussicht auf Absatz von Röhren, Wassermessern und dergleichen eröffnet.

Für die zahlreichen Kohlen- und Erzminen auf Kiushiu werden alle komplizierten Maschinen, insbesondere Gesteinbohrmaschinen, Kesselanlagen und Turbinen aus England und Amerika, zu geringem Teile auch aus Deutschland eingeführt, während einfachere Maschinen im Lande selbst hergestellt werden. Auch dieses Einfuhrgebiet ist besonders bei Bearbeitung durch sachverständige Ingenieure einer Ausdehnung fähig.

Während die deutsche Industrie früher große Lieferungen an Eisenbahnmaterialien für die Bahnen auf Kiushiu erhielt, hat sie in den letzten Jahren dieses wertvolle Absatzgebiet an die amerikanische und englische Konkurrenz abtreten müssen. Neuerdings hat sie indessen einige Erfolge insofern aufzuweisen, als sie 1903 eine Lokomotive für 26.034 Yen und Eisenbahnschienen für 489.000 Yen nach Moji und Nagasaki lieferte.

Schiffsbaumaterialien werden in Nagasaki in größerem Maßstabe von der Mitsu Bishi-Werft eingeführt, die in den Jahren 1901 bis 1903 21 Schiffe mit einem Gesamtgehalt von 41.661 Bruttotonnen gebaut und zahlreiche Reparaturen an Kriegs- und Handelsschiffen ausgeführt hat.

Es wird häufig behauptet, daß die Schiffsmaterialien bereits zum größten Teil in Japan selbst hergestellt werden können; dies entspricht jedoch keineswegs den Tatsachen. Nach Ansicht von europäischen Fachleuten dürfte hieran auch in absehbarer Zeit wenig geändert und insbesondere folgende Artikel nach wie vor vom Ausland bezogen werden: Stahlplatten und Spanten, Tragebalken für den Schiffskörper, Stahl- und Eiseningots, größere Steuer- und elektrische Maschinen, Kesselplatten und Kesselröhren, kupferne Röhren, größere Anker und Ketten, Rettungsboote aus Stahl, Speisepumpen, Eismaschinen, Kompasse, Chronometer, Stahlseile, Schiffsfarbe, Teakholz. Japan ist daher, zumal bei dem raschen Wachstum seiner Schiffsindustrie, ein gutes Absatzgebiet für die vielfachen, in Frage kommenden Materialien. Gleiches gilt auch für die bei Hafenbauten verwandten Maschinen und Materialien, obwohl auch dieses Absatzgebiet beachtenswert ist, da zurzeit in nicht weniger als fünf Plätzen auf Kiushiu Hafenbauten ausgeführt werden, die teilweise sehr umfangreich und kostspielig sind. Der in Nagasaki 1903 eingeführte Zement im Werte von 24.611 Yen kam sämtlich aus Deutschland und wurde hauptsächlich zum Bau eines neuen Docks der Mitsu Bishi-Schiffswerft verwandt. Obwohl der auf Kiushiu hergestellte Zement billiger ist, so wird bei Unterwasserbauten doch das deutsche Fabrikat wegen seiner besseren Qualität oft bevorzugt.

Der Wert der in Nagasaki und Moji eingeführten Telegraphenkabel belief sich im vergangenen Jahre auf 16.926 Yen und dürfte im laufenden Jahre, in dem zwei Dampfer allein etwa 1600 *km* Seekabel aus England gebracht haben, eine Million Yen übersteigen. Auch hier ist ein Rückgang der deutschen Einfuhr zu verzeichnen, die noch vor wenigen Jahren auf diesem Gebiete gute Erfolge zu verzeichnen hatte.

Die deutsche Einfuhr betrug 1902 $4^2/_3$ Prozent und 1903 $4^1/_4$ Prozent der Gesamteinfuhr dieser beiden Häfen, während in den gleichen Jahren die deutsche Gesamteinfuhr nach Japan $9^1/_2$ Prozent und $8^1/_2$ Prozent der japanischen Gesamteinfuhr ausmachte; es wurden also nach Nagasaki und Moji nur halb so viel deutsche Waren eingeführt, als man nach dem Verhältnis der deutschen Einfuhr nach Japan zur japanischen Gesamteinfuhr erwarten sollte. Der Grund für diese Tatsache liegt darin, daß sich die Häfen und das Hinterland einer geringeren Beachtung seitens der deutschen Importeure und Industrie erfreuen, als die nördlicheren Teile Japans. Während in Nagasaki wie Moji eine Reihe, insbesondere englischer und amerikanischer Firmen etabliert sind, gibt es in beiden Plätzen nur je eine deutsche Firma, die nennenswerte Einfuhrgeschäfte aus Deutschland macht.

Rohseide wird erst seit einigen Jahren von Nagasaki ausgeführt, und zwar in stetig zunehmender Menge. Gleiches gilt auch von Seidenstoffen und Seidengeweben, als deren Herstellungsort besonders Hakata in Betracht kommt.

Sehr viel wichtiger und bedeutender ist die Ausfuhr von Baumwollgarn und Baumwollstoffen, die hauptsächlich über Moji erfolgt und meist nach China und Korea geht. Sie zeigt für 1903 gleichfalls eine starke Zunahme gegen die Vorjahre und bewertete sich für Moji allein auf nahezu $3^1/_2$ Millionen Yen.

Die Teeausfuhr in Nagasaki ist im Jahre 1903 stark zurückgegangen, was insbesondere darauf zurückgeführt wird, daß mehrere bei der Teeausfuhr beteiligte chinesische Firmen liquidiert haben.

Die Ausfuhr von Tintenfischen, Sardinen, Seegurken, Haifischflossen, Seemuscheln und Pilzen, die hauptsächlich nach China geht, bewertete sich für Nagasaki allein auf mehr als eine Million Yen.

Der Anbau von Kartoffeln hat in der Nähe von Nagasaki in den letzten Jahren zugenommen. Sie werden zweimal jährlich geerntet und sind hauptsächlich für den Export nach Manila, Hongkong, Port Arthur und Shanghai bestimmt.

Salz wird vornehmlich in zahlreichen Salzgärten an den Küsten der Inlandsee durch Verdunsten von Meereswasser gewonnen und nach Russisch-Asien und Korea ausgeführt. In der Nähe von Nagasaki befindet sich eine Fabrik, die jährlich etwa zwei Millionen Pfund Salz besserer Qualität durch Verdampfen von Meereswasser gewinnt.

In Isahaya unweit Nagasaki befindet sich eine Kampferfabrik, die täglich etwa $2^1/_2$—3 Pikul[1]) ungereinigten Kampfer und etwa halb so viel Kampferöl produziert und das Produkt nach Kobe sendet, wo es raffiniert wird. Nachdem das Kampfermonopol der japanischen Regierung auch auf Altjapan ausgedehnt ist, beschränkt sich die Ausfuhr dieses Artikels auf Kobe.

Obwohl der Wachs- oder Talgbaum (Rhus succedanea), aus dessen Fruchtbeeren der Pflanzentalg gewonnen wird, nur in der südlichen Hälfte Japans verbreitet ist, insbesondere auf Kiushiu und Shikoku, so ist doch die Ausfuhr dieses Produktes von Nagasaki aus viel geringer, als man danach annehmen sollte. Sie bewertete sich für 1902 auf 33.685 Yen, für 1903 auf 23.570 Yen, während die Ausfuhrwerte für ganz Japan in den gleichen Jahren 789.874 und 1,064.476 Yen betrugen. Es ist jedoch wenig zweifelhaft, daß die Ausfuhr über Nagasaki einer erheblichen Steigerung fähig ist, wozu insbesondere eine deutsche Firma berufen sein dürfte, da das Wachs zum großen Teile nach Deutschland geht. Auf Kiushiu fällen neuerdings die Bauern ihre Wachsbäume vielfach, um sie zu Brennholz oder anderen Zwecken zu benützen.

Unter dem Namen Toyo-Papier wurde von Nagasaki in den beiden letzten Jahren für etwa je 110.000 Yen japanisches Papier nach China und Korea ausgeführt, wo es zum Bekleben von Regenschirmen, Fensterscheiben und dergleichen verwendet wird. Die Erzeugnisse zweier mit modernen Maschinen versehenen Papierfabriken für europäisches Papier bei Kokura und Yatsushiro auf der Insel Kiushiu gingen hauptsächlich nach Osaka.

Steinkohlen bilden den weitaus wichtigsten und wertvollsten Ausfuhrartikel für Südjapan. Sie werden in zahlreichen Kohlengruben der Provinzen Chikuzen und Buzen im Nordwesten Kiushius sowie bei Miike, Karatsu nnd Kitagata gewonnen. Ausbeute und Export sind seit Jahren im Steigen begriffen. Die Kohlen werden von sämtlichen Handelsschiffen sowie von den Kriegsschiffen einiger Nationen als Bunkerkohlen gebraucht. Die japanische Marine braucht im Frieden japanische, im Kriege Kardiff-Kohlen. Doch hat sie neuerdings japanische Minen erworben, deren Kohlen wenig Rauch entwickeln und sich zum Ersatz der teuren Kardiff-Kohlen eignen sollen. Der Preis besserer japanischer Kohle schwankt auf Kiushiu zwischen 6 und 9 Yen pro *t*, während Kardiff-Kohle in Friedenszeiten etwa 22—30 Yen pro *t* kostet.

[1]) 1 Pikul = 60 *kg*.

Digitized by Google

Die Nippon Rentan Kabushiki Kaisha bei Nagasaki stellte bisher jährlich etwa 70.000 *t* Briketts aus Anthrazitkohlen von der Insel Amakusa her. Sie liefert zurzeit hauptsächlich für die japanische Marine und hat ihre Produktion bedeutend vergrößert.

Viele der japanischen Kohlengruben liegen zwar unweit der See, doch ist die Küste in ihrer Nähe so flach, daß die Kohlen erst auf Leichtern und Dschunken nach dem nächsten, tieferen Hafen gebracht werden müssen, der größeren Dampfern zugänglich ist. Dieser Übelstand macht sich bei der Kohlenausfuhr störend geltend und verteuert auch den Preis der Kohle. Man hat sich daher, insbesondere in Wakamatsu und Omuta bei Miike zu großen Ausbaggerungen und Hafenbauten entschlossen, die jetzt mit einem Kostenaufwand von vielen Millionen Yen ausgeführt werden.

Vor Ausbruch des Krieges versorgte Nagasaki die Häfen von Port Arthur und Dalny mit Möbeln und häuslichen Einrichtungsgegenständen, lebenden Pflanzen und dergleichen.

MISZELLEN.

Wirtschaftliche Verhältnisse im Vilajet Brussa. Ungeachtet des diesjährigen günstigen Ergebnisses der Cerealienernte im Hochlande von Brussa, der seitens der europäischen Märkte eingelangten größeren Kaufordres bei relativ zufriedenstellenden Preisen, des gesteigerten Getreideexportes aus den von der anatolischen Bahn durchquerten Gebieten, ungeachtet aller dieser Umstände ist in der allgemeinen Geschäftslage des Vilajets Brussa, wie der Bericht des k. u. k. Konsulats Brussa über das IV. Quartal 1904 mitteilt, keine Besserung der dortigen wirtschaftlichen Verhältnisse eingetreten, und das IV. Quartal 1904 schloß wo möglich noch trauriger als alle vorangegangenen Quartale. Der Hauptgrund hiefür ist darin zu suchen, daß die Landbevölkerung, der eigentliche Hauptkonsument, durch die seit Jahren ungünstigen Ernteergebnisse und drückende Steuerlast vollkommen verarmt und verschuldet ist, sich daher zu Einkäufen schwer entschließt. Diese Situation hat sich heuer ganz besonders im Tieflande verschärft, da fast sämtliche Kulturen Mißernten aufwiesen. Anderseits sind aber auch die Detaillisten für Neubestellungen schwer zu haben, da sie trachten, ihre infolge des seit Jahren anhaltenden schlechten Geschäftsganges angehäuften Waren vorerst loszuwerden.

Die Getreidepreise waren niedriger als im IV. Quartal 1903, und zwar: Weizen 17—19 Piaster pro Kilé gegen 19—24 Piaster, Gerste 9 - 11 Piaster pro Kilé gegen 10—13 Piaster (das Livre turque zu 108 Piaster gerechnet). In das IV. Quartal fällt die Oliven- und Tabakernte. Erstere ist diesmal quantitativ etwas besser als im Jahre 1903 ausgefallen; die Qualität ist jedoch minder gut. Das gerade Gegenteil gilt für Tabak, nämlich ein Ausfall von 10—15 Prozent. Bezüglich des Olivenexportes wird allgemein geklagt; derselbe erreichte kaum den vierten Teil des Jahres 1903, da bei den Hauptabnehmern, Rußland und Rumänien, Geldmangel herrschte, daher auch nur ganz unbedeutende Bestellungen dorther einliefen.

Die Nachfrage der europäischen Märkte nach Rohseide war im IV. Quartal 1904 eine etwas regere, bei steigenden Preisen im Oktober und November (bis L. tq. 2·30 pro Oka), die jedoch im Dezember etwas nachließen (L. tq. 2·15 pro Oka). Für Déchets, Frisons, Bassinés waren die Preise ziemlich stationär. Kokons variierten zwischen 38—50 Piaster pro *kg* je nach Qualität. Fast sämtliche Spinnereien Brussas arbeiteten ununterbrochen bis zum Jahresschlusse und erzielten relativ günstige Resultate. Zur Ausfuhr gelangten ca. 120.000 *kg* Rohseide im Werte von ca. 5 Millionen Franken. Seidensamen war abundant; die Preise bröckelten jedoch immer mehr ab (4—4½ Piaster pro 30 Unzen gegen 9—10 Piaster anfänglich), der Export ging nach Rußland, Kaukasien, Buchara, Persien, wo vorwiegend Brussa- und Bagdad-Provenienzen begehrt werden.

Der Witterungsverlauf bis Ende 1904 war für den Stand der verschiedenen Saaten sowohl im Hoch- als Tieflande ein sehr günstiger, da sich kurz nach der Aussaat mehrtägiger wohltuender Regen einstellte, dem sodann Schnee folgte. Einzelne Landstriche im Tieflande hatten jedoch durch Überschwemmungen zu leiden, die besonders dem Viehstande arg mitspielten. So wurden bei Mihalić und Balukkesser Schafherden von 200—300 Stück samt Hirten durch einen gegen Ende Dezember plötzlich aufgetretenen vehementen Wettersturz hinweggeschwemmt. Meterhohe Schneemassen bedecken die ganze Provinz; der Verkehr ist vielseitig gestört. Von diesem Wetter verspricht man sich für die Olivenkulturen einen großen Vorteil, da man dadurch die Vernichtung des seit Jahren immer stärker auftretenden verheerenden Olivenisekts erhofft.

Der Import war eigentlich nur auf die notwendigsten Konsumartikel, wie Kaffee, Zucker, Petroleum und andere Kolonialwaren, limitiert. Warenneubestellungen waren sehr gering, da der Stock von früheren Jahren her noch immer ein sehr bedeutender ist und infolge der mißlichen Lage der Landbevölkerung nur schwer abgeht. Der Absatz von Winterware war auch diesmal auf das äußerste reduziert; desgleichen haben Manufakturen, fertige Kleider und Kleiderstoffe nicht den erhofften Geschäftsumsatz erzielt. Eine höhere Importziffer erreichten Alkohol und diverse Glaswaren, wovon 115 *t*, respektive 85 *t* gegen 74 *t*, respektive 46 *t* im Jahre 1903 via Mudania importiert wurden.

Der Hafen von Panderma weist diesmal ein Minus von ca. 60 Prozent bei fast sämtlichen bedeutenderen Importartikeln auf, was auf das diesjährige besonders ungünstige Ernteergebnis seines Hinterlandes zurückzuführen ist. Aber auch in den größeren Ortschaften des Hochlandes, das eine fast gute Ernte verzeichnete und durch den regen Verkehr, welcher sich auf einigen Hauptstationen der anatolischen Bahn entwickelte, eher auf einen bedeutenden Warenabsatz rechnen ließ, war der Import sehr belanglos und weit hinter jenem des Jahres 1903, woran die eingangs geschilderten Verhältnisse schuldtragend sein dürften. Im IV. Quartale 1904 fand fast gar kein Absatz landwirtschaftlicher Geräte statt, was für die zunehmende Verarmung der Bauern zeugt.

Die Getreidetransporte aus den Gebieten längs der anatolischen Bahn erreichten im Oktober ihren Höhepunkt, doch nur kaum der dritte Teil kann als Provenienz des Vilajets Brussa gelten. Die weitaus größten Quantitäten stammen aus den angrenzenden Provinzen von Angora und Konia, welche heuer eine glänzende Ernte hatten. Angora-Getreide gelangt zumeist erst nach Eskischehir, wo es von den zahlreichen Händlern angekauft und sodann via Derendje und Haidar Pacha zum Versand kommt. Konia verfrachtet direkt nach der Hauptstadt.

Die wichtigeren Getreidestationen dieser Provinz, Kutahia, Karahissar und Uschak, exportieren ihr Getreide teils per anatolische Bahn, teils per Smyrna—Cassaba und Prolongement-Bahn nach Smyrna. Auch auf dieser letzteren Bahnlinie war der Verkehr ein lebhafterer als im Jahre 1903, indem ca. 35.000 *t* Weizen und Gerste aus Karahissar und Uschak allein nach Smyrna ausgeführt wurden. Größere Mengen gehen jedoch auch per Kamel oder Achse dorthin; es ist daher schwer, eine genauere Exportziffer anzugeben. Karahissar verfrachtete ferner: 80 Körbe Opium, 250 Ballen Felle und Häute, 150 Ballen Tiftik, 4000 *kg* Saitlinge.

Die Nachfrage nach Teppichen aus Uschak war diesmal weit geringer als in der gleichen Berichtsperiode des Jahres 1903. Die Ausfuhr aus Brussa per Mudania-Bahn war im IV. Quartale 1904 eher belanglos, da von den gewöhnlichen Ausfuhrartikeln in Mais gar nichts, in Obst und Gemüse nur wenig versendet wurde, von Rohseide und Seidenabfällen zirka 120.000 *kg*.

Der Hafen von Panderma zeigt eine enorme Exportabnahme gegen das gleiche Quartal 1903, indem kaum 4000 *t* gegen 25.000 *t* verschiedener Waren zur Ausfuhr gelangten, aus jenem von Ghemleck wurden ca. 130.000 Schachteln à 25—30 Gros Seidensamen, 150 *t* Chrom, eine halbe Million Oka Oliven verfrachtet.

Die Orenburg—Taschkend-Bahn. Der seit dem 1. Jänner auch auf der Nordhälfte der Orenburg—Taschkend-Bahn eröffnete provisorische Güter- und Passagierverkehr wird, wie der Jännerbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, durch drei Züge vermittelt, die am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend von Orenburg abgehen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Fahrt beträgt mit Einschluß der Wartezeit zirka 22 Werst pro Stunde. Bei Regelung der Fahrpläne wird es möglich sein, die Fahrt von Orenburg bis Taschkent in 3—3½ Tagen zu machen. Der für den provisorischen Verkehr eingeführte Tarif ist doppelt so hoch wie der Normaltarif. Die Fahrt Orenburg—Taschkent (1762 Werst) kostet in der I. Klasse 60 Rubel, II. Klasse 35 Rubel und III. Klasse 25 Rubel; das Pud Gepäck 6 Rubel.

Erweiterung der Zone der Territorialgewässer in Portugal. Um die zahlreiche Fischereibevölkerung Por-

Digitized by Google

tugals vor dem Ruin zu retten, der ihr durch die fremde, mit vollkommeneren Fangwerkzeugen arbeitende Konkurrenz droht, hat die Landespresse, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Lissabon mitteilt, eine mächtige Bewegung angefacht, um die Regierung zu veranlassen, dem Probleme der Erweiterung der Zone der portugiesischen territorialen Gewässer von 3 auf 12 Seemeilen (der Schußweite der Geschosse aus modernen Küstenverteidigungsgeschützen entsprechend) näher zu treten und es im legislatorischen und diplomatischen Wege einer günstigen Lösung entgegenzuführen. Tatsächlich werden in Lissabon ganze englische Dampferladungen der an den portugiesischen Küsten gefangenen Fische zum Verkaufe gebracht, was zwar durch das hiedurch bedingte bedeutende Herabdrücken der Fischpreise die Alimentation der Hauptstadt momentan günstig beeinflußt, aber eine ganze auf diesen alleinigen Erwerb angewiesene Bevölkerungsklasse schädigt, ja ihre Existenz in Frage stellt.

Der Handel Indiens über die Nordostgrenze. Der Handel Indiens über die nordöstliche Landesgrenze mit Nepel, Tibet, Sikkim und Bhutan, welcher im Jahre 1902/03 um ca. 2,000 000 Rupien abgenommen hatte, verminderte sich im indischen offiziellen Jahre 1903/04, wie ein Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Calcutta mitteilt, noch um weitere 450.000 Rupien. Der Gesamthandel nach den genannten Ländern, welcher im Jahre 1901/02 noch 29,020.700 Rupien betrug, fiel im Jahre 1902/03 auf 26,235.646 Rupien und im Jahre 1903/04 auf 25,782.408 Rupien. Dieser Rückgang ist ausschließlich dem Abnehmen des Handels mit Tibet zuzuschreiben, welcher zunächst durch das von der tibetanischen Regierung erlassene Einfuhrverbot (Oktober 1903) beeinflußt wurde und während der Kriegsoperationen ganz stillstand.

Der Handel mit Tibet, welcher noch 1902/03 einen Wert von 1,700.000 Rupien repräsentierte, fiel im Berichtsjahre auf 749.175 Rupien. Der Handel mit Sikkim litt ebenfalls unter den kriegerischen Operationen, während der Verkehr mit Bhutan, welches an der von den militärischen Transporten durchzogenen Straße liegt, von 500.000 Rupien auf 800.000 Rupien stieg. Nicht wenig trug zu dieser Vermehrung der Handelswerte die Steigerung der Holzimporte aus Buthan bei.

Der Handel mit Tibet beschränkt sich auf den Bezug tibetanischer Wolle, deren Einfuhr über 83 Prozent der Importe aus Tibet ausmacht. Indien sendet über den Handelsplatz Yatung an der Grenze von Sikkim und Tibet vorwiegend indische Baumwollstoffe (piece goods), Seide und Wolle, Edelsteine, Glas und Ornamente aus Korallen, Tabak und andere Artikel des gewöhnlichen Gebrauchs. Bisher stand der weiteren Entwicklung des Handels über die tibetanische Grenze entgegen: die Schwierigkeit des Transportes und die großen Kosten desselben sowie das Monopol, welches die tibetanischen Lamas für die Handelstransaktionen für sich in Anspruch nehmen. Die Stipulationen des Tibet aufgedrungenen Vertrages sollen diese Schwierigkeiten beseitigen. Man erwartet ein Aufblühen der Handelsbeziehungen, welche auch von der für militärische Zwecke angelegten guten Bergstraße Vorteil ziehen werden. Allmählich wird auch die Zeit kommen, um europäische Produkte nach Tibet zu exportieren, so insbesondere Glas und Lampen, doch wird der Handel noch lange Jahre ausschließlich in der Hand der Marwaris und anderer bengalischer Händler bleiben.

Der Handel mit Nepal erhält sich auf seiner Normalhöhe und erreichte im Importe und Exporte zusammen den Gesamtwert von 23,592.460 Rupien. Die wichtigsten Importe aus Nepal nach Indien sind Körnerfrüchte, Haustiere, Häute und Felle, Ölsaaten, insbesondere Leinsamen und Rapssamen. Jute scheint in Nepal in immer größeren Mengen gebaut zu werden, denn die Importe von Jute nach Indien im Ausmaße von 190.045 Maunds sind etwa um das Doppelte größer als vor fünf Jahren. Anderseits ist die Einfuhr von Sabeigras, welches von den Papiermühlen in Bengal zur Fabrikation von Papier verwendet wurde, von 278.178 auf 23.579 Maunds gefallen. Aus Indien werden nach Nepal exportiert: Piece goods aus Baumwolle, Metalle, Petroleum, Nahrungsmittel, Salz und Zucker. Der Export von Messing und Kupfer ist um ein Wesentliches zurückgegangen, da sich eine stärkere Nachfrage nach Eisen und Stahl zeigte.

Passagierverkehr und Waggons in Indien. Es ist wahrscheinlich, wie ein Bericht des k. u. k. General-Konsulats in Calcutta ausführt, nicht allgemein bekannt, daß die Anzahl von Passagieren, welche mit einem Waggon befördert werden, in Indien im Durchschnitte weit größer ist als in irgend einem anderen Lande. Die wichtigsten Eisenbahnlinien in Indien befördern im Durchschnitte mit einem Zuge die folgende Passagierzahl: Bengal—Nagpur-Linie 242 Personen, Zentralindien-Linie 227 Personen, Madras-Linie 202 Personen, Südindische Bahn 267 Personen.

Hievon entfällt auf Passagiere dritter Klasse der größte Prozentsatz. Die eigentümlichen Kastenverhältnisse Indiens und das Bestehen einer bedeutenden Anzahl Mischlinge (Eurasians), welche ein Mittelglied zwischen dem Europäer und der einheimischen Bevölkerung bilden, haben zur Schaffung einer Mittelklasse zwischen der zweiten und dritten Klasse der Waggons geführt, welche das tote Gewicht der Züge erhöht und daher auch die Betriebsauslagen beeinflußt. Wie überall sonst auf der Welt sind es die Passagiere dritter Klasse, welche das Gros der Einnahmen der Eisenbahnen herbeiführen. Im Jahre 1903 benützten 184·29 Millionen Passagiere die dritte Klasse, während nur 10·39 Millionen auf die zweite und erste entfielen. Die Bewältigung dieses großen Verkehres mit den bestehenden kurzen Waggons und schwachen Maschinen beeinflußt die Betriebskosten in solcher Weise, daß die Anschaffung von schwereren Maschinen und größeren Waggons sich aufdrängt. Die Verwendung von Bogiewaggons hat bereits begonnen, macht aber nicht entsprechend schnelle Fortschritte; es dürfte viele Jahre dauern, bevor selbst die wichtigsten Züge ausschließlich mit derartigen Waggons ausgestattet sein werden.

Es ist vielleicht nicht ohne Wert, die Aufmerksamkeit der österreichischen Industriellen auf einige technische Details zu lenken, welche dem Berichte des Special Commissioners for Indian railways, Robertson, entnommen sind: Bei einer Spurweite von 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll, welche als Maßstab angenommen wird, ist der englische Waggon 8 Fuß 6 Zoll breit, während in Amerika und am Kontinente die Waggons eine Breite von 10 Fuß und 10 Fuß 6 Zoll besitzen. Auf Grund der normalen Spurweite indischer Bahnen von 5 Fuß 6 Zoll sollte ein indischer Waggon gemäß obigem Maßstabe eine Breite von 9 Fuß 10 Zoll, 11 Fuß 8 Zoll und 12 Fuß 3 Zoll haben. Doch stehen nur Waggons von 9 Fuß 6 Zoll in Verwendung, so daß die indischen Bahnen die durch die größere Spurweite gebotenen Möglichkeiten bisher nicht ausgenützt haben und etwa um 22 Prozent weniger Leistungsfähigkeit aufwiesen, als sie hätten entwickeln können. Eine baldige Änderung dieser Verhältnisse ist wohl nicht zu erwarten, weil eine vollkommene Umarbeitung des Oberbaues, der Tunnele etc. nötig wäre. Immerhin muß darauf hingewiesen werden, daß diese Angelegenheit von der Regierung geprüft wird, da es wohl an der Zeit sein dürfte, ein System zu verbessern und moderner zu machen, welches seit mehr als fünfzig Jahren ungeändert besteht.

Kommerzielle Verhältnisse auf den Philippinen. Die allgemeinen Verhältnisse im III. Quartale l. J. haben, wie das k. u. k. Konsulat in Manila im Berichte über die genannte Periode mitteilt, keine Veränderung erfahren, indem von einer Besserung der Geschäftslage

Digitized by Google

nicht gesprochen werden kann. Der Stand der Saaten, wie Zucker und Reis, ist günstig und berechtigt zur Hoffnung, daß gegen Ende des Jahres ein Aufleben des Verkehrs eintreten werde. In der Berichtsperiode, welche in die Regenzeit fällt, war der Verkehr, wie alle Jahre, ein beschränkter. Unter den Artikeln, welche die Monarchie nach dem Konsulatsgebiete exportierte, sind, abgesehen von größeren Mengen Zigarettenpapier, zu nennen: Emailwaren, Wiener Möbel, Glas- und Perlmutterknöpfe, Kristallwaren, gute Sorten Schuhe, Wachstuch, Schreib- und Packpapier, Papier für Lithographen. Als eine Folge der lange andauernden ungünstigen Geschäftslage sind die langen Zahlungstermine zu betrachten, die von den Händlern beansprucht werden. Die Kreditverhältnisse sind deswegen immer noch wenig befriedigend.

Brasilianische Goldproduktion. Erst vor einigen Jahren begann man sich wieder für das alte Goldminenland Minas Geraes zu interessieren; meist waren es jedoch Leute, denen das nötige Geld für größere Unternehmungen fehlte, die sich mit dem Minenbau beschäftigten; in Europa war Kapital schwer zu finden, da man dort großes Mißtrauen gegen brasilianische Unternehmungen hatte.

Wie einem Berichte des k. u. k. General-Konsulates in Rio de Janeiro zu entnehmen ist, fallen die ersten Entdeckungen von Gold in dem genannten Staate in das Jahr 1695, indem im Fluße Rio Carmo sehr viel Gold aufgefunden wurde. Binnen kurzem wurden die bisher unbewohnten Gegenden dieses Landstriches von tausenden von Goldwäschern durchsucht und bald entstanden Städte (Villa Ricca, das heutige Ouro Preto etc.). Diese ersten Goldwäscher arbeiteten noch mit primitiven Mitteln, nämlich mit einer hölzernen Schüssel und einem Spaten, und die Ausbeute einer Schüssel (ca. 5 *kg* Sand) betrug ca. $3^1/_2$ nordamerikanische Dollars.

Die portugiesische Regierung erfuhr ziemlich rasch von den neuentdeckten Schätzen ihrer damaligen Kolonie und errichtete in den verschiedenen Golddistrikten Münzämter (Casa de fundicao), wohin jeder Goldwäscher sein Gold abführen mußte, welches sodann, als Barren gegossen, dem Besitzer samt Zertifikat über Gewicht und Feingehalt rückgestellt wurde, wobei der Staat ein Fünftel (Quinta) als Regierungssteuer erhob. Die Quinta im ganzen Staate Minas Geraes von 1700—1820 ergab $53^1/_2$ Millionen Dollars, was einer Goldausbeute von $267^1/_2$ Millionen entspricht. Die wirkliche Ausbeute war bedeutend größer, da die Goldwäscher große Mengen Goldes der Besteuerung zu entziehen wußten.

Als der Flußsand keine Ausbeute mehr ergab, wandte sich die Aufmerksamkeit der Goldwäscher den Mineral-lagern zu beiden Seiten des Rio Carmo zu. Der Boden war mit einer von verwitterten Goldadern herrührenden Schotterschichte bedeckt. Diese Schotterschichte wurde mit Hilfe sogenannter sluids (eine Art Sieb) gewaschen, wobei die großen Steine zur Seite geworfen, der feine schwere Sand, der am Boden zurückblieb, in hölzernen Schüsseln aus ungegerbten Ochsenhäuten gereinigt und so der Goldstaub herausgezogen wurde.

Diese reichen Minen wurden jedoch bald verlassen. Das an der Oberfläche liegende Gold war ausgebeutet worden und für rationelle Minenarbeit fehlten den Portugiesen die notwendigen Kenntnisse.

Während sich, wie früher erwähnt, das europäische Kapital gegen die wiedererwachende Goldproduktion von Minas Geraes im allgemeinen spröde verhielt, hatten die Engländer den Mut, größere Summen in Minenunternehmungen dortselbst zu investieren. So arbeitet die Sao Yovo Gold Mining Comp. in Morro Velho seit vielen Jahren mit einem jährlichen Gewinn von zirka 60.000 £; die Ouro Preto Gold Mining Comp. in Passagem lieferte von 1900—1901 über 719 *kg* Gold u. s. w.

Nach den Aussagen eines Fachmannes, der in den letzten vier Jahren die Minen in Minas Geraes besucht hat, haben viele derselben eine gute Analyse ergeben, sind jedoch wegen Mangels an Kapital und ungenügender fachmännischer Leitung verlassen worden. Im Jahre 1903 entdeckte ein österreichischer Ingenieur eine Goldmine und gründete mit österreichischem Kapital eine Gesellschaft, welche bis jetzt gute Resultate erzielt hat. Nach dreimonatlichem Arbeiten mit primitivem Pochwerk (fünf Stampfen à 130 *kg*) wurden in dieser Mine 40 *g* pro *t* erzielt, ohne die Konzentrate zu verarbeiten. Es sind dies Arsenpyrite, die, später in einer Hamburger Goldscheidungsanstalt analysiert, bis 680 *g* pro *t* geben. In dieser Mine kommen auch im Schotter Goldklümpchen bis 70 *g* schwer vor.

Das Klima in Minas Geraes ist günstig (Regenzeit von Oktober bis März, sommerliche Maximaltemperatur ca. 30° C im Schatten). Die einheimischen Arbeiter erhalten $1^1/_2$—2, Italiener oder Spanier 3—5 Milreis täglich. Maschinen für Bergbau werden zollfrei importiert. Ein Schürfrecht gibt es gegenwärtig nicht. Wem das Terrain gehört, gehört auch die Mine. Bei Grundkäufen ist äußerste Vorsicht in der Prüfung der Besitztitel geboten.

Von den gegenwärtig im Betriebe befindlichen Minen wären zu nennen (alle im Staate Minas Geraes):

Carapato im Munizipium Caete 51 *g* pro *t*.

Compania Aurifera di Minas Geraes in Honorio Bicalho (Kapital 600.000 *M*, 20 Stampfen, kalifornisches Pochwerk), Cuyaba im Munizipium Sabará (15 Stampfen, Pochwerk).

Faria Gold Mining Comp. of Brazil im Munizipium Sabará (Kapital 60.000 £; erzielte von 1894—1901 331 *kg* Gold). The A. John El Rey Mining Comp. in Morro Velho. Bedeutendes Unternehmen (Kapital 500.000 £, 120 Stampfen, zwei Schächte, 862 *m* tief; erzielte von 1836—1886 5,000.000 £ Gold).

Außer diesen gibt es noch zahlreiche andere, teils im Betrieb stehende, teils verlassene Minen. Aber auch die Goldwäscherei wird heute noch betrieben, da in den meisten Flußläufen von Minas Geraes Gold zu finden ist. Die Goldwäscher sichern sich einen geeigneten Platz, schieben die großen Steine zur Seite und lassen den Flußsand über ein Stück Flanell o. dgl. treiben, wobei die Goldkörnchen hängen bleiben. Diese Leute verdienen täglich 1—6 Milreis.

In den Golddistrikten nehmen fast alle Kaufleute Goldsand als Zahlung an. Gegenwärtig gilt ein Octavo ($3^3/_4$ *g*) gleich 6 Milreis.

Südafrikanische Eisenbahnbauten. Das wichtigste Ereignis im Herbste v. J. hinsichtlich der Entwicklung der südafrikanischen Bahnen war die am 17. Oktober stattgehabte Eröffnung der Teilstrecke Fort Beaufort—Alice (Ostprovinz der Kapkolonie) und somit die Herstellung einer direkten kurzen Bahnverbindung zwischen den zwei Hauptorten der Kolonie an der Küste des Indischen Ozeans Port Elizabeth und East London. Die ersten Projekte dieser Bahnverbindung, die nun zur Ausführung gekommen, datieren bereits aus dem Jahre 1877. Die Entfernung der beiden Städte per Bahn betrug bisher 547 englische Meilen mit einer Fahrtdauer von 36 Stunden. Die neue Strecke mißt rund nur 250 Meilen. Die Fahrtdauer wird nicht mehr als 15 Stunden beanspruchen, ein Umstand, welcher beiden blühenden Hafenstädten in gleichem Maße zum Vorteil gereichen wird. Nebstbei ist die als Handelsplatz wichtige Stadt King Williams Town in den Bereich beider Häfen gerückt und ein fruchtbarer Landstrich dem Verkehr erschlossen worden.

Die Arbeiten an der großen Zambesi-Brücke unterhalb der Viktoria-Fälle schreitet rüstig vorwärts. Man hofft, daß der erste Zug schon im nächsten Mai oder Juni die Brücke passieren wird. Auch an der Linie jenseits des Flusses wird emsig gearbeitet, so daß Ende Oktober bereits fünf Bahnmeilen im Stande waren. Die Chartered Company beabsichtigt, das längs der Linie gelegene Land zu besiedeln. Jeder Ansiedler würde 160 Acres (1 Acre = 40·5 *a*) Grund frei erhalten, alles andere müßte er selbst besorgen. Nur zur Übersiedlung seiner Familie würde ihm eine gewisse Hilfe zu teil werden.

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

März 1905. Nr. 3.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Die südchinesischen Vertragshäfen. — Wirtschaftliche Verhältnisse in China. — Wirtschaftliche Verhältnisse auf den Philippinen. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Kanada. — Der Nationalreichtum Japans. — Miszellen: Wirtschaftliche Verhältnisse in Südbrasilien. — Ein Wirtschaftsministerium in der Kapkolonie. — Südafrikanische Eisenbahnen. — Literatur.

DIE SÜDCHINESISCHEN VERTRAGSHÄFEN.

(Berichte des k. u. k. Konsulates in Hongkong.)

Pakhoi.

Im Jahre 1903 hat der Handelsverkehr Pakhois eine noch größere Verminderung erfahren, als erwartet worden war. Wie schon in den vorhergegangenen Jahren berichtet worden war, hatte der Handelsverkehr dieses Vertragshafens im Jahre 1888 seine größte Blütezeit erreicht. Damals war Pakhoi der wichtigste und einzige Umschlagsplatz für die meisten Waren, welche nach den westlichen Teilen der Provinz Kwangtung, nach den Provinzen Kwangsi und selbst Yunnan gingen oder von dort exportiert wurden. Die Eröffnung von Vertragshäfen am Westfluße legte in diese vorteilhafte Monopolstellung Pakhois die erste Bresche, die um so größer wurde, je mehr sich Schiffahrt und Handelsverkehr auf dem vorgenannten Fluße entwickelte und Warentransporte von Pakhoi ablenkten. Bald darauf folgte auch die Verpachtung des benachbarten Hafens Kwangtschauwan an Frankreich, welches diesen Hafen zum Freihafen erklärte und hiedurch gleichfalls die Kaufleute anlockte, ihre Waren lieber via diesen Hafen als via Pakhoi zu verschiffen. Dazu kamen unausgesetzte Störungen der öffentlichen Ruhe und Sicherheit im unmittelbaren Hinterlande Pakhois, wodurch die Handelswege, welche dasselbe mit dem Inneren Chinas verbinden, unsicher wurden. Im Jahre 1903 insbesondere schädigte andauernde Trockenheit und Dürre die Reisernte in der Umgebung des in Rede stehenden Vertragshafens, wodurch der Preis für ein Pikul Reis bis auf 7 $ stieg und namhafte Mengen dieses wichtigen Nahrungsstoffes der eingeborenen Bevölkerung aus dem Auslande importiert werden mußten. Erst die Herbsternte hatte ein besseres Ergebnis und besserte ein wenig die Geschäftsverhältnisse, welche sonst als höchst verlustbringende hätten bezeichnet werden müssen.

Inklusive Opium wurden fremdländische Waren im Gesamtwerte von 1,826.123 Hkw. Taels im Jahre 1903 importiert. Hievon entfielen 268.497 Hkw. Taels auf die obenerwähnte Einfuhr von Reis. Unter den übrigen zum Importe gebrachten fremdländischen Waren nahmen auch im genannten Jahre Grey und White Shirtings, T-Cloths, indisches Baumwollgarn, Zündhölzchen und Petroleum die wichtigste Stelle ein. Alle diese Artikel zeigten mit Ausnahme des letztgenannten einen nicht unbedeutenden Rückgang, welcher einerseits auf die obenerwähnte Unsicherheit der Handelswege und Verminderung der Kaufkraft der eingeborenen Bevölkerung infolge der ungünstigen Reisernte zurückzuführen ist. Zündhölzchen sind auch hier ausschließlich japanischer Provenienz. Petroleum ist der einzige Artikel, dessen Import sich nicht nur in ungeschwächtem Maße behauptete, sondern welcher von 890.310 Gallonen im Jahre 1902 auf 1,220.540 Gallonen im Jahre 1903 stieg. In letzterem wurde auch zum ersten Male der Versuch gemacht, dieses Produkt in einem Reservoirschiffe zu importieren, an dessen Bord dasselbe sofort in die üblichen Blechkisten gefüllt wurde. In die Einfuhr teilten sich drei Provenienzen, deren Preise sich pro Blechkiste wie folgt stellten: Sumatra-Petroleum $ 1·45, russisches $ 1·50 und amerikanisches $ 1·65. In allen übrigen Waren, insbesondere in Schafwollwaren und Metallen, wurde nur ein sehr geringfügiges Geschäft verzeichnet.

Im Gegensatze zu den ungünstigen Verhältnissen im Importverkehre zeigte die Ausfuhr Pakhois im Laufe des Jahres 1903 ein etwas erfreulicheres Bild, da der Gesamtwert des Exportes von 1,410.144 im Jahre 1902 auf 1,492.871 Hwk. Taels im Jahre 1903 stieg. So lange der in Rede stehende Vertragshafen sich noch im Genusse des oberwähnten vorteilhaften Transithandels nach Kwangsi und Yunnan befand, waren Star Anis, Anisöl, Häute, Horn etc. wichtige Ausfuhrartikel. Gegenwärtig sind dieselben nur mehr auf drei Produkte, nämlich Fischereiprodukte, Indigos und Zucker beschränkt. Die Indigoernte war inbesondere eine sehr reichliche und waren Preise für den Einkauf dieses Farbmittels sehr vorteilhaft. Gleichwohl blieben die Preise des chinesichen Indigos in Hongkong, dem wichtigsten Markte für denselben, noch hinter jenem des künstlichen Indigos zurück, welcher in zunehmenden Quantitäten aus Deutschland importiert wird. Zucker erfuhr eine namhafte Verminderung der Ausfuhr, da einerseits die Erwartungen, eine größere Rohrzuckerkultur in der Umgebung Pakhois zu erzielen, wegen der Ungeeignetheit des Bodens fehlschlugen, anderseits gesteigerte Mengen Rohrzucker via Kwangtschauwan zur Ausfuhr gelangten. Hingegen erhöhten sich die Verschiffungen von Lang-ngan-Zwiebeln, Kuh- und Büffelhäuten, Enten und Hühnerfedern, sowie Tabak, für welche gesteigerte Nachfrage in Hongkong sich eingestellt hatte.

Die Gesamtzahl der Schiffe, welche in dem letztgenannten Jahre zur Ein- oder Ausdeklarierung gelangten, war 329 mit 211.791 *t*, um 3880 *t* mehr als im vorhergegangenen Jahre. Dieser Schiffahrtsverkehr war für die Bedürfnisse dieses Vertragshafens vollkommen ausreichend, als er, trotzdem er zumeist mit der britischen Kolonie Hongkong sich abwickelt, hauptsächlich aus deutschen und französischen Schiffen besteht. Der einzige Dampfer unter britischer Flagge war der an anderer Stelle bereits erwähnte Petroleumreservoirdampfer, welcher nach Pakhoi zweimal kam. Ein Dampfer unter vaterländischer Flagge lief Pakhoi in freier Fahrt unter lokaler Charterung an.

Die Ausbeutung eines reichen Kohlenvorkommens in unmittelbarer Nähe Pakhois, welche im vorhergegangenen Jahre begonnen wurde, gelangte im Jahre 1903 wieder zur Einstellung, da angeblich die Qualität der Kohle nicht befriedigte. Dies ist um so bedauerlicher, als die vorerwähnten Kohlenminen unmittelbar am Meere und

Digitized by Google

an einem für Schiffe vorteilhaften Ankerplatze gelegen sind. Daß die Qualität der Kohle nicht befriedigt hat, dürfte, wie bei den meisten Kohlenbergwerken in China, darin ihre Ursache finden, daß die Schürfungen bisher nicht genug tief unternommen wurden und die guten Kohlenadern noch nicht erreicht haben.

Was die Aussichten für die künftige Entwicklung des Handelsverkehres in Pakhoi anbetrifft, so ist nicht zu verkennen, daß die chinesischen Behörden in letzterer Zeit vielfache Anstrengungen machen, um dem zunehmenden Räuber- und Piratenunwesen in der Nachbarschaft zu steuern, doch ist begreiflich, daß diese Anstrengungen infolge der geringen Mittel, welche hiezu den chinesischen Behörden zur Verfügung stehen, nur geringen Erfolg haben. Von größerem Einflusse hierauf und auch von wichtiger Bedeutung für die Hebung der Handelsverhältnisse dieses Hafens wäre die Erbauung einer Eisenbahn von Pakhoi nach der Grenze der Provinz Kwangsi, welches Projekt in jüngster Zeit vielfach besprochen wurde. Diese Eisenbahn hätte jedoch nur lokale Bedeutung und würde kaum im stande sein, den billigen Warentransport auf dem Westflusse zu konkurrenzieren.

Wuchow.

Für Wuchow, den am Westflusse nördlichst gelegenen Vertragshafen, gestaltete sich der Handelsverkehr im Jahre 1903 nur wenig günstig. Schon im ersten Quartale eröffnete das Berichtsjahr ziemlich flau und im zweiten Quartale, welches sonst gewöhnlich den lebhaftesten Handelsverkehr mit sich bringt, stockte letzterer vollends, einerseits infolge der Geldknappheit, die sich auf diesem Markte einstellte, anderseits infolge der Unruhen und teilweiser Hungersnot, die in der Provinz Kwangsi ausbrachen. Obwohl der Vizekönig aus Canton selbst gegen die Rebellen zu Felde zog und denselben mehrere schwere Niederlagen beibrachte, dauerte doch die Störung des Handelsverkehres noch längere Zeit fort. Die Hungersnot wurde namhaft gemildert durch die Hilfsaktion, welche von der britischen Kolonie Hongkong eingeleitet wurde, und erlöschte vollends, als die Reisernte ein sehr reichliches Ergebnis brachte. Die Handelsverhältnisse besserten sich demzufolge in der zweiten Hälfte des genannten Jahres und überstieg schließlich der Gesamtwert des Handelsverkehres jenen des Vorjahres, ein Umstand, welcher jedoch zum größten Teile der schon eingangs erwähnten Verteuerung der Preise aller Artikel zuzuschreiben ist. Der Wert des fremden Handelsverkehres belief sich nämlich auf 8,267.124 Hkw. Taels im Jahre 1903 gegenüber 6,585.374 im Jahre 1902.

In Textilwaren, welche ca. 55 Prozent des gesamten Exporthandels darstellen, stellte sich eine gesteigerte Einfuhr aus Japan ein, insbesondere in Drills und Turkey Reds. Manchester-Baumwollwaren zeigten einen Rückgang, hauptsächlich infolge der erwähnten Konkurrenz. Einen enormen Aufschwung nahm die Einfuhr von Zigaretten englischer und amerikanischer Provenienz, welche ihren Erfolg zum Teile auch geschmackvoller Ausstattung in Büchsen und Dosen verdankten. Wiewohl die Provinz Kwangsi reich an Vorkommen guter Kohle ist, so begegnen dem Abbau und Transporte derselben große Schwierigkeiten, und ist der Schiffahrtsverkehr auf dem Westflusse zumeist auf japanische Kohle angewiesen. Mit Rücksicht darauf, daß Wuchow das wirtschaftliche Zentrum eines großen Teiles des südwestlichen Chinas ist, mit dem es der Westfluß, dessen Zuflüsse und sonstige Handelswege verbinden, kommt es für die Vermittlung der Einfuhr fremdländischer Erzeugnisse hervorragend in Betracht und könnte leicht eine große Bedeutung erlangen, wenn nicht alljährlich die schon obenerwähnten Rebellionen im Innern der Provinz wiederkehren und jeden Verkehr unsicher machen würden.

Nicht viel günstiger als der Import gestaltete sich im Jahre 1903 auch der Export nach fremden Häfen, welcher sogar von 2,819.818 Hkw. Taels im Jahre 1902 auf 2,290.632 Hkw. Taels im Jahre 1903 zurückging. Die Produktion von Zucker verminderte sich infolge der politischen Unruhe im Lande und der Verarmung der eingeborenen Bevölkerung, welche nicht genug Mittel besaß, um die Anbauflächen zu düngen. Die Ausfuhr von Häuten, welche hauptsächlich nach Penang, Singapore, Samarang etc. geht, litt unter dem ungünstigen Ausfall der Ernte von Mangroverinde, welche daselbst zum Gerben der Häute verwendet wird. Chemische Surrogate beeinträchtigten den Handel in Gallnüssen und Chinarot erwies sich von schlechter Qualität. Auch der Viehhandel, welcher bisher eine reiche Einnahmsquelle für Wuchow bildete, war im Jahre 1903 durch eine steigende Viehzucht in Pakhoi und Umgebung, die insbesondere Vieh besserer Qualität lieferte, beeinträchtigt. Lediglich die Produktion von Indigo war zufriedenstellend. Ähnlich wie an Kohle, ist die Provinz Kwangsi reich an dem Vorkommen zahlreicher anderer Mineralien, wie insbesondere Blei, Zinn, Kupfer, Quecksilber, Silber und Gold. Von Blei und Zinn ist bereits eine kleine Ausbeute zu verzeichnen und gelangte Blei bereits im Berichtsjahre zur Ausfuhr nach Fatschan und Hongkong. Zinn kommt in sandförmigem Zustand auf den Markt nach Wuchow und gibt bei entsprechender Raffinierung ca. 65 Prozent reines Zinn. Silber wird gleichfalls an verschiedenen Orten der Provinz Kwangsi aus Silbererzen in höchst primitiver Form gewonnen. Staatliche Regelung des Bergbaues und Eröffnung desselben für fremde finanzielle Beteiligung, nicht minder Herstellung geeigneter billiger Transportwege, wie Eisenbahnen, und Dampferverkehr würden zweifelsohne eine namhafte Montanindustrie in dieser Provinz ins Leben rufen können.

Der Schiffsverkehr Wuchows vermehrte sich durch die Einstellung je eines neuen britischen und französischen Flußdampfers im regelmäßigen Verkehre zwischen diesem Vertragshafen und Canton. Ähnlich wie in Canton zeigte sich auch hier eine zunehmende Verdrängung des Dschunkenverkehres durch die raschere Dampfschiffahrt, an welcher sich auch fremde Reeder beteiligen.

Kiungchow.

Kiungchow ist der Vertragshafen und die Hauptstadt der Insel Hainan und kommt für den fremdländischen Handel und Verkehr der Hafenplatz Hichow allein in Betracht, welcher nur einige Meilen von Kiungchow entfernt gelegen ist und auch das Seezollamt von Kiungchow, die wenigen fremdländischen Konsulate und Geschäftshäuser beherbergt. Ungeachtet seiner günstigen geographischen Lage hat die Insel Hainan auch gegenwärtig noch eine Weltabgeschiedenheit bewahrt und gilt insbesondere das Innere der Insel, welches von wilden Völkerschaften bewohnt wird, heute noch zu den wenigst bekannten und erforschten Teilen Asiens. Die Ursache hievon liegt einerseits in dem Mangel geeigneter Hafenplätze — denn auch Hichow ist nur eine offene, den Stürmen sehr ausgesetzte Reede, die aber noch immer besser ist als alle anderen sogenannten Häfen der Insel — anderseits in der geringen Produktionsfähigkeit der Insel. Die Bevölkerung letzterer lebt fast ausschließlich von dem Betriebe des Ackerbaues und der Viehzucht, welche ihre Produkte, insbesondere Zucker, Schweine, Hühner, Eier etc. nach Hongkong senden und hier einen wichtigen Faktor in der Verproviantierung dieser britischen Kolonie bilden. Der für den Betrieb der Landwirtschaft entbehrliche Teil der männlichen Bevölkerung wandert aus und findet in den französischen Kolonien von Indochina, in Siam und in den Straits Settlements lohnende Beschäftigung als häusliche Diener und Plantagenarbeiter der dort angesiedelten Europäer, von wo sie, sobald sie hinlänglich Geld erworben haben, wieder nach Hainan zurückkehren. Es unterliegt keinem Zweifel, daß für die Entwicklung von Industrie zahlreiche günstige Vorbedingungen auf dieser

Digitized by Google

Insel vorhanden sind, da das Gebiet sehr reich an wertvollen Mineralien aller Art ist, wie insbesondere Kohle, Silber, Gold, Kupfer etc. doch die Ausbeute derselben scheitert an der isolierten Lage Hainans, fern ab von der Weltverkehrsroute, an der Ignoranz der eingeborenen Bevölkerung und der chinesischen Regierung, nicht wenig auch an den politischen Bestrebungen der französischen Regierung, welche im Hinblicke auf die Nähe ihrer Besitzungen von Tonking und Kwangtschauwan auch Hainan als ihre Interessensphäre betrachtet und die Begründung fremdländischer Interessen daher mit allen Mitteln zu verhindern bestrebt ist.

Aus Vorstehendem erhellt, daß die Entwicklung des Außenhandels Hainans und dessen Vertragshafens Kiungchow ausschließlich von dem jeweiligen Ausfalle der Landwirtschaft und der Auswanderung abhängt. Für erstere war das Jahr 1903 nicht ungünstig, wenn auch der Beginn desselben durch große Trockenheit sich auszeichnete und erst spät im Frühjahre ausreichende Regengüsse sich einstellten. Infolge dessen fiel die Zuckerernte ungünstig aus und erfuhr der Export dieses Produktes namhaften Rückgang, Betelnüsse, Hanf und Leder zeigten eine Steigerung, Grascloth, Medizinen, Eier, Hühner hingegen eine Verminderung. Die Auswanderung von Chinesen belief sich im gleichen Jahre auf 22.285 Köpfe gegenüber 26.500 im vorhergegangenen Jahre, welches gleichwohl diesbezüglich infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse auf der Insel ein Ausnahmsjahr war.

In der Einfuhr fremder Waren erfuhren insbesondere Reis und Opium eine namhafte Verminderung. Für ersteren Artikel verminderte der nicht ungünstige Ausfall der Ernten auf der Insel selbst die Nachfrage, für Opium bot der benachbarte französische Pachthafen Kwangtschauwan auch im Berichtsjahre eine vorteilhafte Gelegenheit, diesen hochbezollten Artikel auf billige Weise nach China und auch Hainan zu schmuggeln. Hingegen gelangten Baumwollwaren aller Art, sowie Petroleum während des Berichtsjahres in vermehrten Mengen zur Einfuhr und lassen daher darauf schließen, daß sich die Konsum- und Kaufkraft der Bevölkerung eher vermehrt als vermindert hat. Insgesamt betrugen der Wert des fremdländischen Nettoeinfuhrhandels Kiungchows im Jahre 1903 2,495.712, jener des gleichen Ausfuhrhandels 1,954 884 Hkw. Taels gegenüber 3,383.676 und 2,173.286 Hkw. Taels im Jahre 1902.

Die Zahl der im Jahre 1903 ein- und ausdeklarierten Schiffe betrug 963 mit 727.012 *t* gegenüber 1013 mit 742.467 *t*. Die Verminderung ist auf die guten Frachten zurückzuführen, deren sich der Schiffsverkehr zwischen Hongkong und Haiphong erfreute, infolgedessen derselbe nicht so sehr den Anlaß hatte, auf diesen Fahrten auch Haihao anzulaufen, um seine Ladung daselbst zu ergänzen. Teilweise trug hiezu auch der Ausfall in dem Zuckerexporte bei. Die Schiffahrt unter den sogenannten Inland Steam Navigation Rules beschränkte sich auf zwei Dampfer unter französischer Flagge, von denen der eine zwischen Hoichow und Puchien, der andere rund um die Insel regelmäßig verkehrte.

Mengtsze.

Der Nettowert des Gesamthandels von Mengtsze betrug im Jahre 1903 6,435.578 Hkw. Taels und war somit um 939.951 Hwk. Taels geringer als im vorhergegangenen Jahre. An dieser Verminderung sind hauptsächlich drei Ursachen schuld, erstens die Umtriebe einer geheimen Gesellschaft (sogenannte Three dots Secret Society), welche allmählich in eine Rebellion ausartete, später jedoch von der chinesischen Regierung siegreich unterdrückt wurde, zweitens das namhafte Piraten- und Räuberunwesen, von welchem auch die Umgebung dieses Vertragshafens heimgesucht wurde, und drittens das außergewöhnliche Hochwasser auf dem sogenannten roten Flusse, der wichtigsten Verkehrsstraße für Mengtsze, auf welchem dadurch aller Verkehr zum Stillstande gebracht wurde. Abgesehen von diesen drei Ereignissen zeigte jedoch Mengtsze einen zunehmenden Aufschwung sowohl in Zahl seiner europäischen und eingeborenen Bewohner, als auch in der Entwicklung lokaler Gewerbe und Industrien, welcher Aufschwung auf die Erbauung der französischen Yunnan-Eisenbahn zurückzuführen ist, deren Ingenieure und Bauunternehmer Mengtsze zu ihrem Hauptquartier ausgewählt haben.

Damit ist auch die Steigerung des fremdländischen Importes zu rechtfertigen, dessen Wert von 3,316.890 Hkw. Taels im Jahre 1902 auf 3,887.444 Hkw. Taels im Jahre 1903 sich vermehrte. Würde man von letztgenannter Ziffer den Wert des Eisenbahnmateriales, der Schienen, Vorräte und Lebensmittel, welche allein für Zwecke der vorgenannten Bahn nach Mengtsze im abgelaufenen Jahre importiert wurden, abziehen, so würde sich eine weitaus geringere Bewertung des Importverkehres als im Jahre 1902 ergeben haben. Unter den allgemeinen, für den Bedarf der eingebornen Bevölkerung in Betracht kommenden Handelsartikeln zeigten Baumwollwaren erst gegen Ende des Jahres eine größere Nachfrage. Die Einfuhr von englischen Plain Grey Shirting und T-Cloths in Breiten von 32 und 36 inch. erfuhr eine Steigerung, jene von White Shirtings, Turkey Reds und Plain, sowie Figured Cotton Lastings eine Verminderung. Bedeutender als der Handel in Baumwollgeweben ist jedoch für Mengtsze jener in Baumwollgarnen, in deren Beschaffung sich bisher Ostindien und Japan teilten. Im Jahre 1903 ging jedoch der Import der beiden vorgenannten Provenienzen zu gunsten der neuen Konkurrenz der Baumwollspinnereien in Tonking zurück, welche nach Mengtsze allein 1595 Pikuls gegenüber 272 Pikuls im Jahre 1902 lieferten. Dies läßt darauf schließen, daß, sobald die französischen Baumwollspinnereien in Tonking ihre volle Leistungsfähigkeit erreicht haben werden, sie die gleichen Erzeugnisse aus Ostindien und Japan gänzlich aus dem Felde schlagen werden. Mit der zunehmenden industriellen Entwicklung der benachbarten französischen Kolonie wird dies auch hinsichtlich zahlreicher anderer Erzeugnisse der Fall sein, welche bisher aus fremden Ländern nach diesen Teilen Südwestchinas importiert, später aber ausschließlich von Tonking zur Beschaffung gelangen werden. Unter Schafwollwaren zeigten nur Long Ells gesteigerten Absatz. Seidenwaren und Stoffe aus Seide und Baumwolle gemischt erfuhren einen Rückgang. Die Zunahme der Einfuhr von Metallen und Metallwaren ist ausschließlich auf Rechnung des obenerwähnten Eisenbahnbaues zu setzen.

Der Gesamtwert des Exportes von Mengtsze in 1903 betrug 2,518.688 Hkw. Taels gegenüber 3,688.085 Hkw. Taels im vorhergegangenen Jahre. Von erstgenannter Ziffer entfielen 16 Prozent auf den Export nach Tonking und 84 Prozent auf jenen nach Hongkong. Hiebei ist ersterer bedeutend größer gewesen als in den Vorjahren, wozu insbesondere der vermehrte Export von chinesischem Opium beigetragen hat. In der Ausfuhr nach Hongkong nahm im Jahre 1903 ebenso wie in den Vorjahren Zinn die erste Stelle ein, obwohl in ersterem die Ausfuhr dieses Metalles infolge der eingangs besprochenen Unruhen, welche auch zur zeitweiligen Einstellung der Arbeit in den Zinnminen führten, geringer ausgefallen war. Das reiche Vorkommen von Zinn und anderen wertvollen Mineralien in der Provinz Yunnan und Kwangsi sichern der wirtschaftlichen Entwicklung letzterer eine namhafte Zukunft und ist hiezu nur notwendig, daß einmal gesicherte und ruhige Zustände daselbst geschaffen, die Ausbeute der Mineralschätze in rationeller, moderner Weise in Angriff genommen und billige, bequeme Kommunikationen mit der Seeküste hergestellt werden würden.

Lappa.

Unter dem Vertragshafen von Lappa werden jene Zollstationen verstanden, welche an der Grenze Chinas und

Digitized by Google

der portugiesischen Kolonie Macao bestehen und welche den Verkehr zwischen den beiden vorgenannten Gebieten und Hongkong kontrollieren. Lappa selbst ist ein kleiner chinesischer Ort unmittelbar gegenüber der Stadt Macao auf chinesischem Territorium und hat infolgedessen diesen Zollstationen den Namen gegeben, unter welchen sie in der Statistik der chinesischen Seezollverwaltung zusammengefaßt werden.

In ihrer Einrichtung und Tätigkeit und Kompetenz sind die Zollstationen von Lappa ähnlich den später besprochenen von Kowloon und ebenso wie der Sitz der Verwaltung daselbst in Hongkong sich befindet, ist er hier der Bequemlichkeit des Amtsverkehres halber in Macao selbst. Übereinstimmend mit dem Vorgange in den Zollstationen von Kowloon verkehren die Dampfschiffe direkt ohne gezwungen zu sein, in den Zollstationen von Lappa ihre Ladung zu verzollen und beschränkt sich daher die Kompetenz und Tätigkeit der letztgenannten Stationen lediglich auf die Verzollung jener Waren, welche in Dschunken zur Beförderung gelangen.

Wie in allen anderen südchinesischen Vertragshäfen geht diese langsame und schwerfällige Beförderungsart gegenüber jener durch Dampfschiffe zurück und hat erstere auch im Warenverkehre Lappas im abgelaufenen Jahre eine weitere namhafte Veränderung hervorgerufen. Infolgedessen belief sich derselbe in der in Rede stehenden Zeitperiode auf nur 16,756.562 Hkw. Taels, um 141.816 Hkw. Taels weniger als im vorhergegangenen Jahre. Es liegen alle Anzeichen vor, daß der Handelsverkehr der portugiesischen Kolonie Macao und der benachbarten Gebiete Chinas im Jahre 1903 ein sehr zufriedenstellender war, jedoch in zunehmendem Maße durch neue Dampferlinien, welche zwischen Hongkong, Macao, Samshui und dem französischen Pachthafen Kwangtschauwan zur Einrichtung gelangten, besorgt wurde. Diese Verhältnisse dürften sich in der Zukunft für den Dschunkenverkehr wahrscheinlich noch mehr verschlechtern, da im Jahre 1904 auch Kongmoon, mit welchem Lappa und Macao ziemlich lebhaften Handel treibt, zum Vertragshafen erklärt wurde und daher auch vorerwähnter Handel neuerrichteten Dampferlinien zwischen Macao und Kongmoon zufallen wird. Eine weitere Ursache des Rückganges des Dschunkenverkehres ist aber auch in dem Piratenunwesen zu suchen, welches in ungeschwächtem Maße auch im Jahre 1903 in den Gewässern der Umgebung von Lappa und Macao fortdauerte und die Kaufleute veranlaßte, ihre Waren auf Dampfern, welche die Piraten doch nicht so leicht anzugreifen wagen, zu befördern.

Der Wert des gesamten fremdländischen Importes betrug 5,032.627 Hkw. Taels, um 537.468 Hkw. Taels weniger als im Jahre 1902. Zieht man von erstgenannter Ziffer den Wert der Cerealieneinfuhr (Reis und Paddy) ab, so ergeben sich 3,903-079 für die Einfuhr aller übrigen fremdländischen Artikel. Unter letzteren verzeichnet die Einfuhr von indischer Baumwolle infolge gesteigerter Nachfrage und erhöhten Preisen eine nicht unbedeutende Zunahme. Der Import von White Shirtings verminderte sich um ca. 30 Prozent, während jener von Grey Shirting stationär blieb. Gefärbte und bedruckte Shirtings stiegen in der Einfuhr von 8461 Stück im Jahre 1902 auf 11.899 Stück im Jahre 1903, nicht näher klassifizierte Baumwollgewebe von 30.597 auf 39.087 Stück in den gleichen Zeiträumen. An letztgenannten Waren war Japan allein mit 24.835 Stück beteiligt und war der Erfolg der japanischen Industrie auch hier vorzüglich auf die große Billigkeit ihrer Erzeugnisse zurückzuführen. Der Handel in Metallen und sogenannten Sundries zeigte gleichfalls eine mäßige Zunahme. Hinsichtlich der Einfuhr von Petroleum ist zu bemerken, daß dieselbe neuerdings eine enorme Zunahme erfuhr, was einerseits auf die Ermäßigung der sogenannten Ching-fei-Abgabe, anderseits auf den Umstand zurückzuführen ist, daß mit Rücksicht auf die stete Gefährdung von Geldsendungen durch Plünderungen seitens der zahlreichen Seeräuber viele chinesische Kaufleute vorziehen, ihren Geldverpflichtungen im Innern des Landes durch Lieferung von gangbaren Marken von Petroleum zu entsprechen. Petroleum in Blechkisten ist kein begehrter Plünderungsgegenstand der Piraten, findet aber im Innern des Landes überall flotten Absatz.

Noch weit mehr als der Importverkehr wurde der Exportverkehr Lappas im Jahre 1903 durch den obenbesprochenen Rückgang des Dschunkenverkehres zu gunsten des Dampfschiffverkehres in Mitleidenschaft gezogen. Wenn auch die Ausfuhr von Reis und Paddy infolge der schon an anderer Stelle erwähnten Hungersnot in der Provinz Kwangsi zeitweise verboten wurde und daher ausfiel, so war doch der Wert von Seide, eines der wichtigsten Ausfuhrprodukte Lappas, namhaft gestiegen, dessenungeachtet aber blieb der Wert der Gesamtausfuhr im Berichtsjahre gegenüber jenem des vorhergegangenen Jahres zurück, indem ersterer 5,527.690, letzterer 5,928.178 betrug. Umsomehr waren die Dampferlinien mit der Beförderung von Exportwaren beschäftigt und die günstige Rentabilität ersterer, wie nicht minder der reiche Ausfall der Ernten der wichtigsten Ausfuhrprodukte Südchinas lassen darauf schließen, daß im Gegensatze zum Import der Exporthandel Lappas und Macaos im Jahre 1903 ein sehr zufriedenstellender war.

Es verdient auch hier neuerdings hervorgehoben zu werden, wie sehr es bedauerlich ist, daß in unserer Monarchie im Gegensatze zu den anderen fremden Staaten sich keine Kapitalisten finden, um an dem oben besprochenen enormen Aufschwunge der Fluß- und Binnenschiffahrt in Südchina zu gunsten unseres Handels daselbst sich zu beteiligen.

Kowloon.

Unter dem Seezollkommissariat Kowloon werden jene Stationen der chinesischen Seezollverwaltung verstanden, welche sich an der Grenze Chinas und der britischen Kolonie Hongkong befinden und den zwischen letzterer und den ihr benachbarten Teilen der chinesischen Provinz Kwangtung sich vollziehenden Handel kontrollieren. Ursprünglich bestanden diese Zollstationen in unmittelbarer Nähe der Hafenstadt Hongkongs, Victoria, auf der derselben gegenüberliegenden Halbinsel Kowloon des asiatischen Festlandes. Seitdem jedoch der größte Teil dieser Halbinsel als sogenanntes »Neues Territorium« der britischen Kolonie Hongkong einverleibt wurde, wurden auch die Zollstationen weiter an die neue chinesisch-britische Grenze geschoben, während nur der Sitz der Verwaltung dieses Zollkommissariates in Victoria verblieb. 90 Prozent des gesamten Warenverkehres, welcher durch die in Rede stehenden Zollstationen ging, entfällt auf jene Stationen, welche am sogenannten Perl- oder Cantonflusse bestehen und den Warenverkehr zwischen Hongkong und den schon besprochenen Vertragshafen Canton kontrollieren. Doch auch hinsichtlich dieses Warenverkehres ist die Kompetenz der Zollstationen von Kowloon wesentlich eingeschränkt, indem denselben nur jene Waren unterliegen, welche auf Dampfbarkassen, Remorqueuren, Dschunken unter nicht chinesischer Flagge befördert werden, während Waren auf den regelmäßigen Flußdampfern und Hochseeschiffen nur in Canton verzollt werden. Abgesehen von den Seezöllen sind die Zollstationen auch noch mit der Einhebung des Likins und anderer chinesischer Gebühren beauftragt.

Mit Rücksicht darauf, daß der Warenverkehr zwischen Canton einerseits und Hongkong, sowie dem übrigen Auslande anderseits sich immer mehr zu seiner Beförderung der regelmäßigen Flußdampfer wie nicht minder Hochseeschiffe bedient, geht obenerwähnte Beförderungsart zurück und vermindert sich der Warenverkehr, welcher durch die Zollstationen von Kowloon kontrolliert wird.

Digitized by Google

So betrug der Wert des gesamten Warenverkehres, welcher in den Zollstationen von Kowloon zur Verzollung gelangte, in den letzten zehn Jahren:

	Hkw. Taels		Hkw. Taels
1894	40,665.681	1899	56,532.226
1895	50.385.194	1900	47,077.593
1896	49,388.222	1901	49,128.622
1897	42,321.453	1902	46,784.280
1898	45,700.012	1903	42,501.795

Bietet somit die Warenstatistik des Seezollamtes von Kowloon eine wertvolle Ergänzung zur Kenntnis des Außenhandels von Canton und Hongkong, so kommen in ersterer auch die Warenverschiffungen zum Ausdrucke, welche zwischen Hongkong und den übrigen Plätzen des Canton-Deltas — von Canton selbst abgesehen — stattfinden. In letzteren Warenverschiffungen, welche sich auch mit der zunehmenden wirtschaftlichen Entwicklung des reichen und fruchtbaren Canton-Deltas vermehren, findet das Seezollamt von Kowloon einen wichtigen Ersatz für den ihm durch die Zunahme des direkten Schiffsverkehres zwischen Hongkong und Canton entgehenden Handel.

So günstig im allgemeinen der Handelsverkehr sich gestaltete, so wurde er doch durch drei Umstände schädlich beeinflußt. Diese waren die fortdauernde politische Unruhe sowie teilweise Hungersnot in den chinesischen Provinzen Kwangtung und Kwangsi, der äußerst günstige Ausfall der Reisernte daselbst, infolgedessen die vorher aus anderen Teilen Chinas importierten Reisvorräte entwertet wurden und weitere Reiszufuhren unterblieben und endlich die schwankenden Silberkurse, welche die Kaufleute von dem Abschlusse von Geschäften auf längere Zeit im vorhinein abschreckten.

Samshui.

Das Jahr 1903 gestaltete sich für den Handelsverkehr des Vertragshafens Samshui sehr günstig und sind kaum irgendwelche Umstände zu erwähnen, welche ersteren schädlich beeinflußt hätten. Die Ernten in der Umgebung von Samshui hatten ein günstiges, mittleres Erträgnis, die öffentliche Ruhe wurde in keinerlei ernstlicher Weise gestört und auch die Kursschwankungen des Silbers übten geringen Einfluß auf die Handelsbewegung dieses Vertragshafens. Infolgedessen steigerte sich der Wert des Gesamthandels auf 2,871.586 Hkw. Taels, um 23 Prozent mehr als im vorhergegangenen Jahre 1902. Wäre nicht die Einfuhr von Petroleum ausgefallen, wofür nunmehr in Canton bequemere Einrichtungen getroffen sind, von wo dieser Artikel mittels Dschunken in das Innere Südchinas transportiert wird, so hätte der Handelsverkehr von Samshui im Jahre 1903 eine bisher unerreichte Höhe erlangt.

Samshui bildet eigentlich nur eine kleine Niederlassung, welche ihre Bedeutung lediglich durch das daselbst befindliche Seezollamt, sowie durch den dicht dabei gelegenen günstigen Ankerplatz Hokou erlangt. Mit Rücksicht auf letzteren ist Samshui auch die Depotstation der drei britischen Flußkanonenboote, welche zum Schutze des nationalen Handels auf den Wasserstraßen des Canton-Deltas kreuzen. Der eigentliche Sitz des Handels von Samshui ist in der unmittelbar letzterem Vertragshafen benachbarten chinesischen Stadt Sainam zu suchen, welch' letztere den lebhaften Handelsverkehr von und nach den reichen Präfekturen Kwangchow und Shinhing sowie mit den Distrikten am sogenannten Nordflusse vermittelt.

Die kommerzielle Bedeutung von Samshui geht noch einer namhaften Entwicklung durch den Bau der Eisenbahn Canton—Fatschan—Samshui entgegen, welche im Berichtsjahre namhafte Fortschritte zu verzeichnen hatte, so zwar, daß sie im Jahre 1904 zur Fertigstellung und Betriebseröffnung gelangte. Während eine Fahrt von Samshui nach Fatschan und Canton mittels Remorqueuren oder Dschunken bisher nahezu einen Tag beanspruchte, wird sie nunmehr mittels der Eisenbahn in ein, beziehungsweise zwei Stunden zurückzulegen sein und dadurch begreiflicherweise den Verkehr obengenannter Distrikte mit dem Auslande erleichtern und intensiver gestalten.

Wie schon erwähnt, liegen die Vorzüge dieses Vertragstragshafens in seinem günstigen Ankerplatz an dem Zusammenflusse des Nord- und Westflusses und zahlreicher anderer natürlicher und künstlicher Binnenwasserstraßen. Infolgedessen ist die Schiffahrt daselbst eine sehr bedeutende und umsomehr bemerkenswert, als an derselben in zunehmenden Maße auch fremde Nationen beteiligt sind. Es sind dies insbesondere Großbritannien, Frankreich, Portugal, Deutschland und die Vereinigten Staaten von Amerika, deren Kaufleute und Kapitalisten die große Rentabilität und Vorteile der Einrichtung regelmäßiger Flußdampferlinien für den Personen- und Warenverkehr auf diesen Wasserstraßen erkannt haben. Es ist begreiflich, daß diese Dampferlinien zugleich auch die beste Reklame und Anerkennung für die Waren sind, welche aus dem Lande der betreffenden Flagge stammen und den Kaufleuten dieser Nationalität gegenüber den Chinesen großes Ansehen verleihen. Um so bedauerlicher ist es, daß dieser Schiffahrt seitens Österreich-Ungarns trotz der diesbezüglichen Urgierungen seitens dieses Konsulates bisher keinerlei Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Tengyueh.

Tengyueh, welches an der westlichen Grenze der chinesischen Provinz Yunnan auf der wichtigen Handelsstraße von Bhamo in Britisch-Burma nach Yunnan-fu, der Hauptstadt der Provinz gleichen Namens, gelegen ist, war mit Rücksicht auf die bedeutende Rolle, welche es für die Vermittlung des steigenden Handelsweges auf dieser Route zu spielen bestimmt erscheint, am 1. Mai 1902 dem internationalen Verkehr eröffnet worden und hat seither die in seine Bedeutung gesetzten Erwartungen vollauf erfüllt. Während der Handelsverkehr dieses Platzes in der Zeit von dessen vorerwähnten Eröffnung bis Ende 1902 einen Wert von 661.695 Hkw. Taels erreichte, steigerte sich derselbe im Berichtsjahre auf 1,715.653 Hkw. Taels. Wohl trug zu dieser Steigerung nicht wenig der Umstand bei, daß in den Monaten, während welchen im Hinterlande von Mengtsze Rebellionen und Aufstand herrschten, viele Waren nicht via Tonking und Mengtsze, sondern via Burma und Tengyueh transportiert wurden. Immerhin ist die Hauptursache für den Aufschwung dieser letztgenannten Handelsroute in der steigenden allgemeinen Benützung derselben und in der zunehmenden Eröffnung neuer Märkte in Yunnan und Szetchuen für dieselbe zu suchen. Es ist begreiflich, daß auch die britische Regierung es nicht an Anstrengungen fehlen läßt, diese Route, welche ein wichtiges Interesse für die Entwicklung der britischen Kolonie Burma und eine wirksame Konkurrenz für den französischen Handel via Tonking und Mengtsze mit Yunnan und Szetchuen darstellt, bei den chinesischen Kaufleuten immer beliebter zu machen. Wenn auch die Erbauung einer Eisenbahn von Oberburma nach Yunnan infolge der technischen Schwierigkeiten, welche daselbst derselben entgegenstehen, vorläufig von der britischen Regierung fallen gelassen worden ist, so ist letztere umsomehr bestrebt, eine Fahrstraße zwischen Bhamo und Tengyueh via Kalika und Manhsien herzustellen. Auf britischem Territorium ist diese Strecke bereits zur Vollendung gelangt und für die auf chinesischem Territorium gelegene Strecke ist die britische Regierung mit der chinesischen übereingekommen, dieselbe auf Kosten letzterer durch die Bauverwaltung der Kolonie Burma ausführen zu lassen. Im Anschlusse daran ist die Fortsetzung dieser Fahrstraße ostwärts von Tengyueh nach Tali und Yunnan projektiert. Aus denselben Gesichtspunkten ist, wie verlautet, auch die Kolonialregierung von Burma entschlossen, demnächst die Rückvergütung des Zolles, welche Waren, die vom

Digitized by Google

Auslande nach China via Rangoon und Tengyueh gehen, in ersterem Hafen zahlen, einzuführen, welche Maßregel begreiflicherweise eine nicht unbedeutende Verbilligung des Warenverkehres auf dieser Route gegenüber jener via Tonking und Mengtsz herbeiführen wird.

Insgesamt wurde der fremdländische Importverkehr mit 1,472.281 Hkw. Taels bewertet und zeigte in allen Artikeln eine steigende Zunahme.

Der Export erreichte in demselben Zeitraume einen Wert von 243.372 Hkw. Taels, um nahezu 100 000 Hkw. Taels mehr als in der Zeit vom 1. Mai bis Ende 1902. 60 Prozent entfielen hievon auf die Ausfuhr von Seide, welche aus Szetchuen kam. Der nächst wichtigste Artikel war »Orpiment«, welcher 50 Meilen südlich von Tali gewonnen wird und eine Mischung von Arsenik und Schwefel darstellt, welcher in Burma für Färbereizwecke sowie zur Vertilgung von Insekten verwendet wird.

Szemao.

Szemao ist im südlichsten Teile der Provinz Yunnan gelegen, wo letztere eine Enklave in die französische Kolonie Tonking einerseits und in die zu Britisch-Burma gehörigen Schanstaaten macht. Infolgedessen kommt es hauptsächlich für den Transithandel nach und von den vorbezeichneten Gebieten in Betracht, wozu ferner auch das weiter südlich gelegene Siam zu rechnen ist. Dieser Transithandel wird in Ermangelung von geeigneten Wasser- und Landstraßen ausschließlich durch Karawanenverkehr auf Packtieren vermittelt, und sind im Importe hauptsächlich rohe Baumwolle, im Exporte der sogenannte P'u-erh-Tee, der in den chinesischen Schanstaaten gebaut wird, die wichtigsten Handelsartikel. Der Gesamthandel Szemaos wurde im Berichtsjahre auf 204.767 Hkw. Taels geschätzt, und wenn ersterer somit größer war als jener im vorhergegangenen Jahre, so ist dies nicht auf eine Steigerung des Handelsverkehres, sondern auf eine Verteuerung der Baumwollpreise zurückzuführen. An letzterer waren aber vor allem der Ausbruch zahlreicher Rebellionen und der Mangel an Packtieren, welche für militärische Expeditionen zur Unterdrückung ersterer benötigt wurden, schuld.

Der jeweilige Bedarf von Szemao an Rohbaumwolle beläuft sich auf durchschnittlich 15.000 Pikuls, da jedoch im Jahre 1903 nur insgesamt 9490 zugeführt wurden, so ist begreiflich, daß letztere Quantität erhöhte Preise und flotten Absatz fand. Unter dem Mangel an Packtieren und der Unsicherheit der Handelswege litt auch der Export, welcher den Hauptartikeln nach Filzteppiche (330 Stück im Werte von 3433 Hkw. Taels), Eisenwaren (571 Pikuls im Werte von 3404 Hkw. Taels), P'u-erh-Tee (290 Pikuls im Werte von 3470 Hkw. Taels) und gelbes Wachs (107 Pikuls im Werte von 3215 Hkw. Taels) umfaßte.

Lungchow.

Der Handelsverkehr von Lungchow, welches im äußersten Südwesten der Provinz Kwangsi an dem Flusse Li-Kiang, einem Nebenflusse des Westflusses, hart an der Grenze Tonkings gelegen ist, zeigte zwar im Jahre 1903 eine Steigerung von 72 Prozent seines Wertes gegenüber jenem des vorhergegangenen Jahres, doch wäre es verfehlt, hierin eine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Vertragshafens zu sehen. Lungchow und Umgebung sind in dem Jahre 1903 von einer argen Hungersnot heimgesucht worden und spotten die darüber in die Öffentlichkeit gekommenen Nachrichten jeder Beschreibung. Mehr als ein Drittel der vorerwähnten Steigerung des Handelswertes ist auf die Reissendungen zurückzuführen, welche von der Regierung der benachbarten Kolonie Tonking, von Missionen und Wohltätigkeitsvereinen gemacht wurden, welche jedoch bei weitem nicht ausreichten, um das Elend in allen Distrikten der Provinz zu lindern. Hand in Hand mit der vorerwähnten Hungersnot nahm begreiflicher Weise auch das Piraten- und Banditenunwesen zu, welches eine allgemeine Unsicherheit veranlaßte und den gesamten Warenverkehr lähmte. Erst gegen Ende des Jahres stellte sich eine günstige Reisernte ein und da zu gleicher Zeit auch die chinesische Regierung frische Truppen zur Bekämpfung der Piraten und Räuber entsendete, besserten sich allmählich die Verhältnisse. Welch namhaften Umschwung dies herbeiführte, mag daraus erhellen, daß im Dezember, dem einzigen Monate, in welchem die vorerwähnten besseren Verhältnisse sich bemerkbar machten, die Einnahmen der Seezollverwaltung in Lungchow sich sofort verzehnfachten.

Der Wert des gesamten Handels dieses Vertragshafens betrug im Jahre 1903 132.414 Hkw. Taels gegenüber 77.059 im Jahre 1902, scheidet man jedoch von diesen Ziffern den Wert der obenerwähnten Reiszufuhren aus, so verringern sich erstere auf 87.797 und 74.203 Hkw. Taels. Zum ersten Male seit der Eröffnung dieses Vertragshafens stellten sich auch Exporte desselben nach Langoon, dem wichtigsten Orte im benachbarten Teile Tonkings und dem Endpunkte der französischen Eisenbahn Hanoi—Langoon, ein.

Der fremdländische Import belief sich auf 115.221 Hkw. Taels im Werte gegenüber 70.881 im vorhergegangenen Jahre, welcher ausschließlich aus Tonking stammte. Die wichtigsten Artikel waren japanisches Baumwollgarn (179 Pikuls im Werte von 5293 Hkw. Taels), Farbstoffe (12.582 Pikuls im Werte von 24.302 Hkw. Taels), Erdnußkuchen (6960 Pikuls im Werte von 18.416 Hkw. Taels), sowie Holz im Werte von 12.424 Hkw. Taels. Der Import von Farbstoffen war infolge eines namhaften Falles der Preise in Fatschan bei Canton, wo dieselben ihren meisten Absatz finden, zurückgegangen. Auch der Holzhandel erfuhr eine beträchtliche Verminderung infolge der Prohibitivzölle, welche an der Grenze Tonkings für die diesbezügliche Ausfuhr bestehen. Diese Zölle sind auch die Ursache, daß Star Anis und Anisöl, welches früher in großen Mengen aus Tonking via Lungchow nach Hanningfu und den Häfen des Westflusses versendet wurde, nunmehr ihren Weg via Haiphong, Hongkong und Canton dahin nehmen.

Der Nettowert der Ausfuhr betrug 17.193 gegenüber 6178 Hkw. Taels im Jahre 1902. Mehr als die Hälfte dieser Steigerung entfiel auf den letzten Monat des Jahres 1903.

Zur Ein- und Ausdeklarierung gelangten insgesamt 297 einheimische Segelschiffe mit 1188 *t*, sämtlich unter chinesischer Flagge und sind jene unter französischer Flagge gänzlich verschwunden, da infolge der Erbauung guter Straßen seitens der französischen Regierung nahezu der gesamte Verkehr zwischen Lungchow und Tonking nicht mehr zu Wasser via Caobang, sondern mittels Karren und Kulis auf den vorerwähnten Straßen vermittelt wird.

Yatung.

Yatung, der dem internationalen Verkehr an der indisch-tibetanischen Grenze eröffnete Platz, zeigte im abgelaufenen Jahre wenig erfreulichen Handelsverkehr und büßte denselben gänzlich ein, als am 15. Oktober als Repressalie gegen das längere Verweilen der englischen Mission in Tibet seitens der Regierung letzteren Landes jeder Handelsverkehr mit Britisch-Indien verboten und die Grenze geschlossen wurde. Demzufolge belief sich der Wert des gesamten Handelsverkehres nur auf 1,373.365 Rupien, wovon auf den Import 686.041, auf den Export 687.324 Rupien entfielen, gegenüber dem vorhergegangenen Jahre somit um 75.796, beziehungsweise 118.014 Rupien weniger.

Das Vordringen der britischen Expedition unter Oberst Younghusband hatte die erfreuliche Folge für Yatung, daß zahlreiche Straßen in der Nähe dieses Platzes zur Vollendung gelangten, welche bei der

Digitized by Google

Wiederherstellung geordneter Verhältnisse in Tibet nicht wenig zur Vermehrung des Handelsverkehres Yatungs beitragen werden.

Westriver Stationen.

Außer den Vertragshäfen Canton, Samshui und Wuchow sind im Gebiete des West- und Cantonflusses noch die chinesischen Plätze Kongmoon, Kumtschuk, Shinhing und Takhing als sogenannten Westriverstages oder Stationen eröffnet, als welchen diesen Plätzen die Handelsfreiheit eines Vertragshafens nur in einem beschränkten Maße erlaubt ist. Von den vorgenannten Stationen bietet Kongmoon die größten Aussichten, allmählich ein wichtiger Handelsplatz für den Verkehr zwischen Hongkong, Macao und Canton zu werden, im Hinblicke worauf auch seither seine Erhebung zu einem Vertragshafen seitens der chinesischen Regierung durchgeführt wurde. Zu dieser wichtigen Bedeutung bestimmen Kongmoon insbesondere seine günstige geographische Lage inmitten der reichsten und fruchtbarsten Gebiete des Canton-Deltas, sowie die ausgezeichneten Wasserstraßen, welche es mit ersteren verbinden. Der Wert des gesamten Handels, welcher im Jahre 1903 das Zollamt in Kongmoon passierte, belief sich auf 1,913.634 Hkw. Taels, um 400.000 Hkw. Taels mehr als im vorhergegangenen Jahre. Kumtschuk, welches südwestlich von Kongmoon gelegen, ist das wirtschaftliche Zentrum für den Distrikt von Shuntok und die zahlreichen chinesischen Ortschaften am linken Ufer des Westflusses. Die wichtigsten Ausfuhrprodukte der beiden vorgenannten Plätze sind Seide und Tee, wofür zahlreiche fremdländische Artikel eingetauscht werden. Der Gesamthandel von Kumtschuk erreichte im Jahre 1903 einen Wert von 829.389 Hkw. Taels, was gleichfalls eine Steigerung desselben um 138.000 Hkw. Taels gegenüber dem Vorjahre bedeutete. Shinhing und Tekhing sind namhaft weniger bedeutend und am mittleren Laufe des Westflusses gelegen. Ersteres zeichnet sich durch große Importe von Baumwolle und Garnen, letzteres durch die Ausfuhr von Matten aus.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN CHINA.

Die im Dezember 1904 zeitweilig an gänzlichen Geschäftsstillstand grenzende Lage des lokalen Marktes von Shanghai wurde, wie der Dezemberbericht des dortigen k. u. k. General-Konsulates mitteilt, hauptsächlich durch folgende Ursachen geschaffen: Infolge der unerwartet rapiden Steigerung der Silberkurse gerieten viele der einheimischen Firmen in eine äußerst prekäre Lage, weil sie ihre zu niedrigen Wechselkursen früher bestellten Waren nunmehr nicht ohne Verlust anbringen konnten; demzufolge kamen Verweigerungen der Übernahme von Lieferungen nur allzuhäufig vor, während zahlreiche der einheimischen Zwischenhändler bei der herrschenden Marktkonjunktur ihre Zahlungen eingestellt haben.

Was soeben vom Importgeschäfte im allgemeinen gesagt wurde, gilt umsomehr für die Einfuhr von Baumwollwaren und -garnen, bei welchen das Sinken der Rohbaumwollpreise auf dem Weltmarkte Hand in Hand mit der Steigerung der Wechselkurse ging und zur Entwertung der in früherer Zeit bestellten Vorräte beitrug. Die herrschende Unsicherheit, welche unter solchen Verhältnissen jede kaufmännische Kalkulation ausschloß und höchstens nur der Spekulation Vorschub leistete, brachte eine Stagnation der normalen Geschäftstätigkeit mit sich, welche um so markanter war, als man in Shanghaier Geschäftskreisen auf eine Besserung der gegenwärtigen Zustände vor den chinesischen Neujahrsfeiertagen keine Hoffnung mehr hatte.

Die Wiederausfuhr von Waren aus Shanghai nach Tientsin via Tschinwangtao zur Zeit der unterbrochenen Schiffahrt am Peihoflusse lohnte sich wegen der zu hohen Frachten auf den chinesischen Staatsbahnen insbesondere bei einigen Warenartikeln nicht, obzwar eine gesteigerte Nachfrage und günstigere Geschäftslage auf dem Tientsiner Markte den Warenabsatz nach dem Norden zu begünstigen schien.

Die großen Hoffnungen, welche man allgemein an die Besetzung des Hafens von Niutschwang durch die Japaner knüpfte, sind nun endgültig aufgegeben worden. Am Ende der ersten Dezemberwoche ist der letzte Dampfer von Shanghai nach Niutschwang abgegangen, worauf der Schiffsverkehr auf die Dauer der Frostsaison eingestellt wurde. Die infolge der trostlosen Verhältnisse zerstörte Kaufkraft der Bevölkerung in der Südmandschurei, sowie die in Niutschwang und anderen Plätzen herrschende Geldknappheit machten den üblichen Geschäftsverkehr mit dem Norden vor dem Eintritte in die Wintersaison unmöglich. Überdies hat die japanische Heeresleitung die Einfuhr von Waren nach Niutschwang sowie deren Weiterbeförderung nach dem Hinterlande zahlreichen Restriktionen unterworfen, welche angeblich behufs Verhinderung der Zufuhr von Kriegskontrebanden für die russische Armee, tatsächlich jedoch zur Förderung japanischer Importe nach der Mandschurei verhängt worden sind.

Auch die Verschiffungen nach den Yangtzehäfen waren keineswegs zufriedenstellend; der Markt in Hankow war nach wie vor flau, hauptsächlich infolge der Zahlungsschwierigkeiten, in welche zahlreiche der einheimischen Zwischenhändler geraten sind.

Die Lage des Geldmarktes wurde in erster Linie durch den mächtigen Zufluß von Silber beeinflußt, welches in Barrenform aus den einzelnen Provinzen nach Shanghai als Beitragsleistungen zur Aufbringung der Kursdifferenz der chinesischen Kriegsindemnität zur Versendung gelangten. Nach einer approximativen Schätzung wurden im Laufe des Dezember aus den verschiedenen Provinzkassen ca. 3,160.000 Taels Sycee nach Shanghai versendet. Dieser mächtige Zufluß von Silber hätte jedenfalls nicht verfehlt, die Geld- und Kursverhältnisse des lokalen Marktes entsprechend zu beeinflussen, wenn dieses Geld in freier Zirkulation auf dem Markte geblieben wäre. Dieses Silberkapital hätte insbesondere bei zweckmäßiger Verwendung das brachliegende Exportgeschäft zweifellos in Schwung gebracht, und das Geld, welches im Innern seitens der chinesischen Behörden aufgebracht wurde, wäre sodann in die betreffenden Produktionsgebiete des Landes zurückgeleitet worden.

Statt dessen wurden jedoch die von den chinesischen Behörden aufgebrachten und nach Shanghai remittierten Beitragszahlungen, welche einschließlich früherer Überweisungen bis Ende Dezember den Betrag von ca. 5 Millionen Taels erreichten, eingezogen und bis zu dem Ende Dezember noch unbestimmten Fälligkeitstermine unter Schloß und Riegel versperrt gehalten, ein Vorgehen, welches (wenn auch vermutlich nach den von der chinesischen Regierung erteilten Instruktionen zulässig) als unlautere Spekulation der in Frage kommenden Lokalbehörde bezeichnet werden muß, indem, wie in eingeweihten Geschäftskreisen Shanghais angenommen wurde, dieser Geld-»Corner« dazu in Szene gesetzt wurde, um die so künstlich geschaffene Geldknappheit zur vorteilhaften Placierung von Privatkapitalien auszunützen. Das Entfernen dieser erheblichen Summe hat nun tatsächlich den Marktvorrat in Shanghai wesentlich reduziert und eine große Geldknappheit zur unmittelbaren Folge gehabt, da ja bereits früher a conto des erwarteten Silbergeldes viel Silber nach Japan verkauft worden war; der einheimische Zinsfuß, welcher kurz vorher bis auf $2^1/_2$ Prozent herunterging, stieg auf einmal bis auf 20 Prozent, trotzdem während der geschäftsstillen Weihnachtszeit das Geld sehr wenig in Anspruch genommen wurde.

Digitized by Google

Wenn auch gemäß den Nachrichten aus einheimischen Quellen die projektierte chinesische Bank, die sogenannte Hupeh-Bank, schon mit dem chinesischen Neujahr in Peking eröffnet werden soll, scheint es dennoch, daß die Gründung derselben mit rein chinesischem Kapitale auf unüberwindliche Schwierigkeiten stößt, trotzdem, wie gemeldet wird, das Finanzministerium eine halbe Million Taels zur Fundierung derselben hergegeben hätte. Einige der einheimischen Bankleute aus Shanghai waren in der letzten Zeit in Peking bei den diesbezüglichen Verhandlungen tätig.

Die Strecke der Peking—Hankow-Bahn zwischen Tschentufu in Petschili und Tschangtefu in Honan ist fertiggestellt, und der Verkehr auf derselben am 15. Dezember eröffnet worden. Zur Konstruktion der Shanghai—Nanking-Bahn, mit deren Inangriffnahme so lange gezögert wurde, sind im Dezember für die Shanghai-Nanking Railway Co. 400.000 Taels anher überwiesen und bei der Shanghaier Hongkong-Shanghai-Bank deponiert worden. Die Verbindung der geplanten Bahnstrecke mit der bereits bestehenden Shanghai—Wusung- (Wusung ist der Hafen Shanghais) Bahn soll in Peking aus strategisch-politischen Rücksichten Besorgnisse hervorgerufen haben, weil, wie befürchtet wurde, im Kriegsfalle der Betrieb der Bahn durch in Shanghai wohnende Angehörige der anderen kriegführenden Macht gestört werden könnte.

Die amerikanischen Konzessionäre der Kanton—Hankow-Bahn haben offenbar alles unternommen, um die Entscheidung der chinesischen Regierung betreffs Annullierung dieser der American China Development Comp. seinerzeit erteilten Bahnkonzession wiederum rückgängig zu machen. Shanghaier Zeitungen zufolge soll die finanzielle Kontrolle über das Kapital dieser Bahn wieder durch Ankauf der im belgischen Besitz befindlichen Aktien in amerikanische Hände übergehen. Es wird angenommen, daß es dem Einflusse der amerikanischen Regierung in Peking noch gelingen werde, diese Bahnkonzession für die genannte amerikanische Gesellschaft zurückzugewinnen. Die Arbeiten an der von französischen Kapitalisten gebauten Yünnanbahn hatten in letzterer Zeit viel unter den klimatischen Verhältnissen des Landes zu leiden, und sind angeblich infolge der unter den angeworbenen einheimischen Arbeitern ausgebrochenen Epidemien beinahe ins Stocken geraten.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE AUF DEN PHILIPPINEN.

Im Jahre 1904 war die Witterung den Hauptlandesprodukten der Philippinen, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Manila über das IV. Quartal 1904 ausführt, außerordentlich günstig und die Ernten fielen, soweit solche hereingebracht sind, dementsprechend aus. Dadurch aufgemuntert, haben die eingebornen Pflanzer große Landesstrecken, welche während Jahren brach gelegen haben, wieder angepflanzt. Es sei erwähnt, daß die Kolonial-Regierung in anerkennenswerter Weise den Eingebornen zu genanntem Zwecke an die Hand geht. Auf einigen größeren Plantagen, besonders auf Versuchsfarmen der Regierung, ist der maschinelle Betrieb für die Bebauung des Landes und die Einheimsung der Produkte nach amerikanischem Muster eingerichtet worden. Derselbe hat bis jetzt auf die Eingebornen einen überaus günstigen Eindruck gemacht, und es ist deshalb anzunehmen, daß die wenigen Beispiele rasch verbreitete Nachahmung finden werden. Im Interesse des Landes wäre eine solche Umgestaltung und Erweiterung der Landwirtschaft sehr zu begrüßen, denn nur durch bessere Ausnützung des Bodens kann die wirtschaftliche Lage des Landes dauernd gebessert werden. Die Regierung unterläßt denn auch, wie angedeutet, nichts, was die Bevölkerung zur intensiveren Bebauung des Bodens aufmuntern könnte.

Wie vorauszusehen war, ist der Ertrag der nunmehr beendigten Reisernte ein sehr ergiebiger. Aus allen Reis pflanzenden Gegenden sind die Nachrichten überaus günstig. Die Preise für Saigon- und Rangoon-Reis sind in letzter Zeit gestiegen, für Saigon Reis von P. 4·45 bis auf P. 5·05 pro Pikul. Der Grund dieser Erscheinung mag in dem Umstande liegen, daß die Ankünfte während der letzten Periode ziemlich gering waren.

Gegenüber dem IV. Quartal 1903 ist eine Abnahme der Ankünfte von Hanf aus den Provinzen zu konstatieren, nämlich Totalankünfte bis 25. Dezember 1904 in Manila und Cebù 886.320 Ballen gegenüber 977.852 im Jahre 1903. Dagegen hat sich der Preis wesentlich gebessert und steht nunmehr für Albay Current auf P. 21·50 (P. 19·50 pro Ende September). Der Großteil der Verschiffungen geht nach den Vereinigten Staaten und nach England.

Auch in Zucker sind die Ernteaussichten vielversprechend. Die Preise bewegen sich heute in einer Höhe, die seit vielen Jahren nicht mehr erreicht worden ist. Man ist allgemein der Ansicht, daß bei Anwendung moderner und rationeller Maschinerie bei der Verarbeitung des Zuckerrohrs die Produktion wesentlich gesteigert werden könnte. Die Art und Weise, wie hierzulande der Zucker gewonnen wird, ist noch ziemlich primitiv.

Kopra, dieses immer wichtiger werdende Produkt, hat beständig lebhafte Nachfrage. Der Preis hiefür ist zwar seit den letzten Notierungen etwas zurückgeblieben (P. 7·62½ gegen P. 7·75 anfangs Oktober), doch steht derselbe immer noch über dem Preisniveau des Jahres 1903.

Isabela-Tabak, Ernte 1904, hat sich nach der Fermentation nicht so gut entwickelt, wie man vorher annahm. Es konnte denn auch nur wenig edler Tabak ausgeschieden werden. Für den letzteren werden Preise bis auf 50 P. für Prima bezahlt. Für den übrigen Tabak sind die Preise zurückgegangen. Vorräte sind sehr groß, sowohl in Isabela als auch in den billigen Sorten.

Laut vorliegender Zollstatistik ergeben sich für den Export vom 1. Juli 1903 bis 31. Mai 1904 folgende Ziffern (in Golddollars): Hanf 19,611.202 (wovon nach Österreich-Ungarn 4000), Zucker 2,341.917, Kopra 2,381.819 (wovon nach Österreich-Ungarn 19.979), Blättertabak und anderer 966.818 (wovon nach Österreich-Ungarn 225.145), Zigarren und Zigaretten 885 787 (wovon nach Österreich-Ungarn 2647) etc.

Der Gesamtexport für den Zeitraum vom 1. Juli 1903 bis 31. Mai 1904 beträgt (in Golddollars): 27,370.709, wovon als Anteil für die Monarchie 251.803 abfallen.

Seit 1. Oktober 1904 figuriert der Courant-Dollar als alleinige legale Münzeinheit auf den Philippinen. Das alte Geld ist in großen Quantitäten gegen das neue an den Regierungskassen umgewechselt worden. Um eine schnellere Räumung der alten Währung herbeizuführen, hat die Regierung beschlossen, den Einlösungskurs auf 1 P. cour. = mex. Dollars 1·14 (gegen früher 1·18) herabzusetzen und den Einlösungstermin bis zum 1. Februar 1905 zu verlängern. In einigen Provinzen soll nämlich das alte Geld noch überwiegen und der neue P. courant sehr spärlich sein. Im IV. Quartal 1904 wurden ca. 5 Millionen Dollars des alten Geldes verschifft, teils im Handel, teils nach den Münzstätten zum Umprägen. Der Betrag der angekommenen neuen Währung während des gleichen Zeitraumes beträgt etwa 7 Millionen. Als ein Zeichen, daß der Courant-Dollar auch die hier zum Teil gebräuchliche Währung der Vereinigten Staaten ersetzen soll, darf wohl die Verordnung angesehen werden, daß in Zukunft alle Offiziere, Truppen und Zivilangestellte der sich auf den

Digitized by Google

Philippinen findenden nordamerikanischen Flotte nicht mehr in amerikanischer, sondern in neuer Währung zu bezahlen sind. Nur der letzte Sold vor Abreise nach den Staaten ist in nordamerikanischen Münzen abzureichen.

Laut Zensus im Monat September beträgt die Bevölkerung Manilas 218.279 Einwohner. Darunter befinden sich Amerikaner 4389, Spanier 2528, übrige Europäer 1117, Chinesen 21.230.

Gegenwärtig wird vom Kongresse über eine Anzahl von der hiesigen Regierung gemachte und vom Senat in Washington gutgeheißene Vorschläge beraten, welche für den Archipel von weitgehender Bedeutung sind. Die Hauptpunkte der sogenannten Cooper Bill sind die folgenden: Um Mittel anzuschaffen, welche zur Ausführung öffentlicher Werke und zur Entwicklung des Landes notwendig sind, ist die Regierung der Philippinen berechtigt, Geld aufzunehmen gegen Obligationen, rückzahlbar innerhalb 40 Jahren, verzinsbar zu nicht mehr als $4^1/_2$ Prozent pro anno. Die gesamte aus dem obigen Rechte entstehende Schuld darf die Summe von 5 Millionen Golddollars niemals überschreiten.

Um die Erbauung, Unterhaltung und Ausstattung von Dampf-, elektrischen und anderen Eisenbahnen zu fördern und zu unterstützen, ist die Regierung der Philippinen autorisiert, dem in der Konstruktion und Unterhaltung von Eisenbahnen beteiligten Kapital ein Einkommen bis zu 4 Prozent zu garantieren. Die aus solchen Garantien erwachsenden Verpflichtungen sollen die Summe von 1·2 Millionen Golddollars nicht übersteigen. Außerdem soll keine erteilte Garantie für länger als 30 Jahre Gültigkeit haben. Material, welches zum Baue und zur Unterhaltung von Eisenbahnen in den Archipel importiert wird, soll zu den von der Regierung bekanntzumachenden Bedingungen zollfrei eingeführt werden können.

Die Regierung wird hiemit ermächtigt, die für die im Archipel einlaufenden Schiffe in Sektion 4 und 15 vorgesehenen Tonnengebühren nach ihrem Gutdünken abzuändern, zu suspendieren oder aufzuheben. Diese Bestimmung ist für den Hafen Manila von außerordentlicher Wichtigkeit, da viele Schiffe denselben wegen der jetzt bestehenden großen Tonnengebühren (6 Cents Gold pro Registertonne) nicht anlaufen.

Endlich soll der Zivilgouverneur der Philippinen in Zukunft den Titel Governor General of the Philippine Islands tragen. Es ist ziemlich wahrscheinlich, daß obige Vorschläge in ihrer Gesamtheit vom Kongreß zum Gesetze erhoben werden.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN KANADA.

Das vierte Quartal 1904 war in Kanada, wie der Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Montreal über diese Periode mitteilt, in geschäftlicher Beziehung im allgemeinen ein günstiges. Handel und Industrie haben zwar gegen die gleiche Periode des Jahres 1903 an Lebhaftigkeit eingebüßt, waren jedoch immerhin zufriedenstellend, eine Erscheinung, die damit zu erklären ist, daß der im Jahre 1903 und auch noch zu Beginn 1904 zutage getretene außergewöhnliche und sprunghafte Aufschwung einer normalen Weiterentwicklung Platz gemacht hat.

Die Landwirtschaft und die damit verbundenen Produktionszweige, wie Viehzucht, Fleischproduktion etc., haben einen noch vor wenigen Jahren kaum geahnten Aufschwung aufzuweisen. Die Lage der Landwirte ist gegenwärtig eine ausnehmend günstige, welche Tatsache sich am deutlichsten in den umfangreichen Neubauten von Wohnhäusern und Wirtschaftsgebäuden auf dem Lande, Verbesserungen in der Kultivation, in der Neuanschaffung von landwirtschaftlichen Maschinen und der erheblichen Zunahme der Bankeinlagen der Farmer äußert. Hervorgehoben zu werden verdient auch die Tatsache, die teilweise wohl auf die Prosperität der Farmerbevölkerung zurückzuführen ist, daß allein die Canadian Northwest Land Company im Monate November 6100 Acres Land an Farmer verkauft hat und auch die Zahl der von der Regierung in den letzten fünf Monaten vergebenen Heimstätten um 108 im Vergleiche zur gleichen Periode des Jahres 1903 zugenommen hat.

Auch in der Einwanderung ist eine Zunahme zu verzeichnen; dieselbe betrug bis Ende November 1904 89.357 Personen, zumeist Taglöhner und Landarbeiter. Der Verkehr auf dem Geldmarkte war im vierten Quartale keinen besonderen Fluktuationen ausgesetzt. Der Leihpreis des Geldes betrug wie in der gleichen Periode des Jahres 1903 6 Prozent. Nach den veröffentlichten Bilanzen der in Kanada etablierten Banken zu urteilen, haben dieselben mehr oder weniger recht zufriedenstellende Geschäfte gemacht und auch ihre Tätigkeit durch Errichtung von neuen Filialen in wichtigeren Städten erweitert. Nach diesen Ausweisen ist die Notenzirkulation während des vierten Quatales von 63 auf 64 Millionen Dollars gestiegen. Die stetige Zunahme der Depositen hält an und sind diese um 58 Millionen Dollars größer als in derselben Periode des Jahres 1903.

Wie aus der am Jahresschlusse für das ganze Kalenderjahr publizierten Bankerottstatistik zu entnehmen ist, befand sich das allgemeine Geschäft im Jahre 1904 in weniger günstiger Verfassung. Nach den Ausweisen der merkantilen Insolvenzen stellt sich die Gesamtzahl der im Jahre 1904 vorgekommenen Fallimente auf 1246, wobei ein Betrag von 1,394.117 Dollars an Verbindlichkeiten in Frage kam. Gegen 1903 bedeutet dies eine Zunahme in der Zahl der geschäftlichen Zusammenbrüche um 28 Prozent und in der Summe der Passiven um 50 Prozent. Gleichwohl kann dieses Resultat mit Rücksicht darauf, daß die Zahl der Bankerotte in 1903 zufolge der außerordentlich vorteilhaften Gestaltung der allgemeinen Geschäftsverhältnisse eine sehr geringe war, nicht als ungünstig bezeichnet werden.

Ein profitables Weihnachtsgeschäft brachte auch für den Warenhandel das Jahr 1904 zu einem befriedigenden Abschluß, das, wenn auch dem Jahre 1903 an Ausdehnung des Absatzvolumens nicht ebenbürtig, im großen ganzen doch gute Resultate ergeben hat und in erhöhtem Maße durch eine in den meisten Branchen zutage getretene Nachfrage nach besseren Qualitäten und kostspieligen Artikeln gekennzeichnet war.

In der Baumwollwarenbranche waren während des vierten Quartales die Fabriken ziemlich beschäftigt. In allen Zweigen dieses Geschäftes fand ein befriedigender Ausverkauf der Vorräte statt und die Fabriken haben Aufträge erhalten, welche ihnen Beschäftigung für die nächsten Monate sicherte. Die Preise waren fest und die Nachfrage schien sich der steigenden Preistendenz fügen zu wollen.

Im Drygoodsgeschäft hatte die starke Nachfrage im Monate Dezember die Vorräte ziemlich aufgebraucht und einen verhältnismäßig kleinen Teil in den Händen der Händler am Quartalsschlusse zurückgelassen.

Was die Wollwaren kanadischer Erzeugung anlangt, so wird seitens der ersten Handelshäuser über einen befriedigenden Absatz dieser Artikel berichtet. Wollwarenfabrikate, namentlich solche der besseren Sorte, die dem kanadischen Klima am besten entsprechen, sind am gangbarsten.

Der Käsemarkt verkehrte während des vierten Quartales sehr ruhig. Die Umsätze waren gering, was eine Anhäufung von Lagervorräten zur Folge hatte und auf die Preislage einen beträchtlichen Druck ausübte. Während der Schiffahrtssaison betrug die Ausfuhr vom Mont-

Digitized by Google

realer Hafen 2,088.816 Kisten Käse gegen 2,382.215 in der gleichen Periode des Jahres 1603. Man bezahlte für Käse I. Qualität 10½—11 Cents.

Der Butterhandel war während des vierten Quartales nicht sehr lebhaft. Die Gesamtausfuhr vom Moutrealer Hafen bezifferte sich auf 486.186 Kübel gegen 364.022 in der gleichen Periode des Jahres 1903. Die Preise haben sich jedoch behauptet und dürften bei regerer Nachfrage, die mit Beginn des neuen Jahres zu erwarten ist, weiter anziehen.

In Eiern herrschte ein rege Nachfrage. Da die Eiervorräte ziemlich erschöpft zu sein scheinen, sind die Preise gegen Ende 1904 gestiegen. Man bezahlte für frisch gelegte Eier 23—23½ Cents pro Dutzend.

Der Eintritt des kalten Wetters hat die Marktlage in Provisionen wesentlich gebessert und herrschte besonders in Schweinefleisch eine rege Nachrage.

Der Häute- und Ledermarkt gestaltete sich im vierten Quartale sehr günstig, die Preise waren fest, die Vorräte an Leder werden infolge des anhaltenden Exportes dieses Artikels nach England allgemein als gering bezeichnet, und die Anzeichen deuten auf ein Steigen der Preise.

In Metallwaren war die Nachfrage in Anbetracht der stillen Saison recht gut und die Preise fest.

Die industrielle Tätigkeit Kanadas hat auch im vierten Quartale 1904 zugenommen. Vor allem hat die Eisen- und Stahlindustrie, deren Aufschwung erst aus den jüngsten Jahren datiert, nach einer Periode der Depression wieder größere Aktivität aufgewiesen. Während der Schiffahrtsaison sind von der Dominion Iron & Steel Comp. in Sydney N. S. zur Verarbeitung von Stahl in Eisenmaterial 290.713 *t* Eisenerze eingeführt worden. Von diesen kamen 222.050 *t* aus den Minen der Gesellschaft in Wabama in Neufundland, 25.050 *t* aus Carthagena in Spanien, 24.650 *t* aus Schweden und 8963 *t* aus den Vereinigten Staaten. Auch die Consolidated Lake Superior Comp. hat den Betrieb wieder in vollem Umfang aufgenommen, ihre Hochöfen, Gießereien und Stahlschienenfabriken waren in Tätigkeit und beschäftigten ungefähr 3800 Arbeiter. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß die Canadian Pacific-Eisenbahngesellschaft zum ersten Male eine Bestellung im Inlande, und zwar auf 25.000 *t* achtzigpfündiger Schienen, bei der oberwähnten Gesellschaft in Sault St. Marie, Ont., gemacht hat.

Auch die anderen Industriezweige erfreuten sich im vierten Quartale 1904 ziemlicher Prosperität, die Baumwollfabriken waren vollauf beschäftigt, die Mahlmühlen waren in sehr regem Betrieb, die Fabrikation von Zement nahm neuerdings größere Ausdehnung an und auch die Fabrikanten von Ackerbaugeräten und Maschinen haben größere Bestellungen als um diese Zeit im Jahre 1903 erhalten.

Als wichtigste in diesem Quartal zu stande gekommene Konsolidation ist die Bildung der Dominion Textile Comp. zu erwähnen, welche mit einem Aktienkapital von 10 Millionen Dollars alle anderen ähnlichen industriellen Vereinigungen in Kanada weit überragt. Das neue Unternehmen verschmolz außer der Dominion Cette Comp. auch noch die Montmorency Cette Comp. und die Colonial Bleaching Comp.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens waren einige wichtige Vorkommnisse zu verzeichnen. Es liegt eine Anzahl neuer Bahnprojekte vor, die das Eisenbahnnetz Kanadas bedeutend vergrößern werden. Als das wichtigste ist an erster Stelle das neue Projekt zu nennen, die Canadian Northern zu einer neuen Transkontinentalbahn zu erweitern. Zu diesem Zwecke sollen die James Bay, New Brunswick und Nova Scotia Bahnen zu einem System konsolidiert werden. Die Canadian Pacific-Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, verschiedene neue Zweiglinien in der Provinz Manitoba und in den Nordwestterritorien zu bauen, von denen die meisten allerdings nur sehr kurz sind. Auch soll von dieser Eisenbahngesellschaft zwischen Winnipeg und Fort William ein Doppelgeleise in der Länge von 426 englischen Meilen gelegt werden.

Ferner verdient auch hervorgehoben zu werden, daß auf der Prince Edward Island eine neue Eisenbahnlinie zwischen Emerald und der Nordküste bereits trassiert wurde und der Ausbau im nächsten Sommer beginnen soll.

Sowohl der Bahn- als auch der Schiffahrtsverkehr gestaltete sich laut den Ende 1904 publizierten Berichten der verschiedenen Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften günstig und ist eine bedeutende Zunahme in der Personenbeförderung zu verzeichnen. Die Quantität des gesamten in der Provinz Manitoba und in den Nordwestterritorien von der Canadian Pacific-Gesellschaft verladenen Weizens überstieg die Verladung des Jahres 1903 um 10 Prozent, es wurden 20,250.000 Bushels verladen gegen 15,280 000 Bushels im Jahre 1903. Auf dem Wasserwege wurden an Weizen befördert 17,046.939 Bushels, d. i. 1,291.483 Bushels mehr als in den Schiffahrtssaisonen des Jahres 1903.

Die Schiffahrt auf den großen Seen schloß am 11. Dezember, also vier Tage später als im Jahre 1903. Nach Tonnen berechnet passierten den Sault St. Marie Kanal im November 1904 Boote mit 4,911.668 *t* Gehalt gegen 2,807.454 *t* in demselben Monate des Jahres 1903. Im ganzen war jedoch während der heurigen Schiffahrtssaison bis 8. Dezember im Vergleiche zum Jahre 1903 eine Abnahme um 3,603.000 *t* im Schiffahrtsverkehr des obgenannten Kanales zu verzeichnen.

Der Personenverkehr der transatlantischen Ozeandampfer auf dem St. Lorenzo-Strome war sehr lebhaft. Laut den Berichten der »Allan«-Dampfschiffahrtsgesellschaft weist diese in der letzten Saison eine Zunahme von 6668 Passagieren auf. An lebenden Tieren wurden in dieser Saison aus Montreal verschifft 112.611 Rinder, um 34.590 weniger als im Jahre 1903, und 48.075 Schafe gegen 60.017 im Jahre 1903.

DER NATIONALREICHTUM JAPANS.

Ein vom 23. Jänner l. J. datierter Bericht der k. u. k. Mission in Tokio macht folgende Angaben über den Nationalreichtum Japans: Im Jahre 1904 betrug das gesamte Kapital der in Handel, Industrie, Landwirtschaft, Bankwesen, Bergbau, Schiffahrt und Eisenbahnwesen tätigen Gesellschaften Japans 878·762 Millionen Yen (= ca. 88 Millionen Pfund Sterling), wovon auf Aktiengesellschaften 787·976, auf Kommanditgesellschaften 47·216, auf einfache Handelsgesellschaften 43·570 Millionen Yen entfielen. Dagegen beliefen sich die Depositen allein in den schottischen Banken im Oktober 1904 auf 103 Millionen Pfund Sterling. Die Depositen in allen Banken Japans betrugen im Jahre 1902 ca. 711 Millionen Yen (= ca. 72 Millionen Pfund Sterling). Die Depositen aller englischen, schottischen und irischen Banken machten im Oktober 1904 797 Millionen Pfund Sterling aus, wovon auf England und Wales 642, auf Schottland 103 und auf Irland 52 Millionen Pfund Sterling entfielen. Demgemäß würden alle japanischen Bankdepositen (72 Millionen Pfund Sterling) und das Kapital der in Japan in Bankwesen, Handel, Industrie, Bergbau, Eisenbahnwesen und Schiffahrt tätigen Gesellschaften (88 Millionen Pfund Sterling) zusammen erst 160 Millionen Pfund Sterling ergeben, welche Summe die Depositen bloß der schottischen und irischen Banken nur um weniges übertrifft und nur ein Viertel der Depositen in den Banken von England und Wales bildet.

Die Depositen von bloß vier der großen englischen Banken, nämlich Lloyds Bank (55·225 Millionen Pfund

Digitized by Google

Sterling), National Provincial Bank (50·511 Millionen Pfund Sterling), London & Country Bank (43·525 Millionen Pfund Sterling), London City & Midland Bank (44·400 Millionen Pfund Sterling), zusammen 193·661 Millionen Pfund Sterling, sind um mehr als 33·5 Millionen Pfund Sterling größer als die gesamten japanischen Bankdepositen samt dem Kapitale aller in Handel, Industrie, Bergbau, Bankwesen, Eisenbahnwesen und Schiffahrt tätigen japanischen Gesellschaften.

Alle in der Industrie und im Bergbau Japans tätigen Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften und einfachen Handelsgesellschaften verfügten im Jahre 1902 über ein Kapital von 173 Millionen Yen (= ca. 17·5 Millionen Pfund Sterling), d. i. bloß ein Drittel der Depositen der Lloyds Bank. Die Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften Japans besaßen im Jahre 1902 ein Kapital von 262 Millionen Yen (= ca. 26·5 Millionen Pfund Sterling), d. i. bloß die Hälfte der Depositen der Lloyds Bank.

Das Gesamtkapital der japanischen Banken betrug im Jahre 1902 1161·50 Millionen Yen, darunter 77·50 Millionen Reserven und 711 Millionen Depositen, zusammen = ca. 117 Millionen Pfund Sterling, während die Depositen bloß dreier englischer Banken, nämlich der Lloyds Bank, der National Provincial Bank und der London & Country Bank, die weit größere Summe von 149·20 Millionen Pfund Sterling ausmachen.

Aber selbst wenn man die Staatsschulden Japans (im Jahre 1903 565 Millionen Yen = ca. 57 Millionen Pfund Sterling), seine Bankdepositen (72 Millionen Pfund Sterling) und das Kapital der in Handel, Industrie, Bergbau, Bankwesen, Eisenbahnwesen und Schiffahrt tätigen Gesellschaften (88 Millionen Pfund Sterling) zusammenzählt, so erhält man erst eine Summe von 217 Millionen Pfund Sterling, während die Depositen der vier genannten englischen Banken nebst den Depositen von Barclay & Comp. zusammen bereits 229 Millionen Pfund Sterling ergeben. Seit dem Jahre 1902 hat von allen genannten japanischen Posten wohl nur jener der Staatsschulden eine bedeutende Steigerung erfahren.

MISZELLEN.

Wirtschaftliche Verhältnisse in Südbrasilien. Flauer Geschäftsgang und fühlbarer Geldmangel dauerten in Parana, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Curityba über das IV. Quartal 1904 mitteilt, auch in dieser Berichtsperiode fort. Die zwischenstaatlichen Einfuhrzölle, zu welchen auch die unter dem Namen »Patente Commercial« bekannte Steuer Paranas gehört, sollen laut Gesetz vom 11. Juni 1904 vom 1. Jänner 1905 an in allen brasilianischen Staaten abgeschafft werden. Die Paranaenser Regierung scheint jedoch die genannte Steuer auch weiter erheben zu wollen.

Die in einigen Kolonien Paranas (besonders in Prudentopolis) mit der Kultur von Baumwolle gemachten Versuche haben kein günstiges Resultat ergeben, da die Plantagen von Ameisen vollständig vernichtet wurden. Die Ameisen gehören in Parana zu den meistgefürchteten Schädlingen. Die Kolonisten sind ihnen gegenüber geradezu machtlos.

Nach Parana werden noch immer landwirtschaftliche Produkte eingeführt (aus Argentinien und Rio Grande do Sul), obgleich die Kolonien bei besseren Verkehrsverhältnissen den ganzen Bedarf decken könnten.

Die Lage der Herva Mate-Industrie hat sich im IV. Quartal 1904 nicht nur nicht gebessert, sondern sogar verschlimmert. Der Absatz des Paranaenser Mates hat infolge der großen, in Buenos Aires und Montevideo vorhandenen Vorräte und auch infolge der immer größeren Konkurrenz des Staates Rio Grande do Sul erheblich abgenommen. Die Mate-Mühlen in Parana arbeiten nur fallweise, wenn sie eine Bestellung haben. Es sind Verkäufe zu Limitpreisen vorgekommen, die um 10—15 Prozent niedriger waren, als die Summe der Steuer-, Transport- u. dgl. Kosten. Die Steigerung des Geldkurses verschärft noch die Krisis. Da Herva Mate den Hauptexportartikel Paranas bildet, hat die Stockung der Ausfuhr dieses Produktes einen auf das ganze wirtschaftliche Leben des Landes deprimierend wirkenden Einfluß.

Als neue Industriebetriebe sind zwei (in Curityba und und Guarapuava) Fleischkonservenfabriken zu verzeichnen.

Nur gegen Ende des Jahres 1904 hat die Geschäftslage Paranas eine übrigens nicht sehr starke Belebung erfahren. Der Weihnachtsmarkt verlief ziemlich ruhig. Eingeführt wurden: Damenkonfektion aus Frankreich und Deutschland, Parfümeriewaren aus Frankreich, Weihnachtsbaumschmuck aus Deutschland, Porzellanwaren (Phantasie) aus Deutschland.

Nachdem von den Konkurrenten, die bei der Bundesregierung Offerten auf pachtweise Übernahme der Parana-Bahn eingebracht haben, die zwei ersten Meistbietenden aus verschiedenen Gründen eliminiert wurden, erschien der Staat Parana mit seinem Angebot, 44 Prozent der jährlichen Bruttoeinnahmen der Bahn an den Bundesschatz abzuführen, als der beste Offerent. Um jedoch der Bundesregierung gegenüber nicht den Staat als solchen in der Eigenschaft des Kontrahenten und Pächters zu stellen, hat die Paranaenser Regierung alle ihre Rechte und Pflichten auf den bisherigen Betriebsdirektor der Bahn, Ingenieur Karl Fröjd Westerman, übertragen, welcher auch dann den Pachtvertrag mit der Bundesregierung geschlossen hat. Der Pachtzins wurde von den ursprünglich offerierten 44 Prozent auf 51 Prozent der Bruttoeinnahmen erhöht. Außerdem verpflichtete sich der Pächter, dem Bundesschatze 150.000 Milreis als Kaution und 300.000 Milreis als Anfangszahlung (contribucion inicial) innerhalb zehn Tagen nach der Publizierung des Vertrages zu bezahlen.

Es wird jetzt allgemein erwartet, daß die der Entwicklung des Landes schädlichen hohen Tarifsätze der Parana-Bahn nächstens einer Revision unterzogen werden. Folgendes Beispiel illustriert die jetzigen Tarifverhältnisse: Die Verfrachung einer Nähmaschine von Deutschland nach Paranagua kostet ungefähr 15 Milreis, die weitere Beförderung der Maschine von Paranagua nach Curityba (110 *km*) kostet 40 Milreis.

Die Sa. Paulo—Rio Grande-Bahn hat den Bau der St. Franzisko-Linie (vom südlichen Parana in das nordöstliche Sa. Catharina) in Angriff genommen. Ein deutsches Syndikat hat von der Regierung des Staates Sa. Catharina eine Konzession zum Baue einer Eisenbahnlinie von Blumenau bis zum linken Ufer des Rio Negro (Grenzschluß zwischen Parana und Sa. Catharina) erhalten.

Über die Einwanderung liegen vorläufig noch keine Daten vor, es kann jedoch schon jetzt gesagt werden, daß nach Parana sehr wenige Personen eingewandert sind.

Ein Wirtschaftsministerium in der Kapkolonie. Am 28. November 1904 hat der Gouverneur der Kapkolonie, wie der Novemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, eine aus Parlamentariern, und zwar drei Mitgliedern des Legislative Council (Oberhaus) und acht Mitgliedern des House of Assembly (Unterhaus), bestehende Kommission einberufen, welcher die Reorganisation des bisherigen landwirtschaftlichen Departements der Kapkolonie zur Beratung zugewiesen wurde. Den Kommissionsmitgliedern wurde seitens der Regierung ein Memorandum, enthaltend Vorschläge für die geplante Reorganisation, übergeben. Dem Memorandum zufolge soll an Stelle des bisherigen landwirtschaftlichen Departements ein Departement für Agrikultur, koloniale

Digitized by Google

Industrie und technischen Unterricht (Departement of Agriculture, Colonial Industries and Technical Instruction) errichtet werden. Das Departement soll folgendermaßen zusammengesetzt sein: Agrikulturrat (Council of Agriculture), landwirtschaftlicher Ausschuß (Board of Agriculture), Vizepräsident des Departements (von der Regierung ernannt), Ackerbauminister, Ausschuß für koloniale Industrien (Board of Colonial Industries), Ausschuß für den technischen Unterricht (Board of Technical Instruction).

Der Agrikulturrat, welchem hauptsächlich die Beratung landwirtschaftlicher Angelegenheiten der Kolonie zufallen wird, soll aus hervorragenden Farmern ohne Unterschied ihrer politischen Gesinnung durch Wahl gebildet werden. Der landwirtschaftliche Ausschuß soll aus neun von der Regierung ernannten und 18 vom Agrikulturrat gewählten Mitgliedern bestehen. Dem Ausschusse obliegt die Kontrolle über die Verwendung der vom Parlamente für landwirtschaftliche Zwecke bewilligten Mittel. Weiters wird die Kommission über eine eventuelle Reorganisation der teilweise schon jetzt bestehenden Unterdepartements, wie jenes für Irrigation, für Fischerei, für die Wein- und Brandyerzeugung und Obstkultur., für Veterinärangelegenheiten, für Statistik und wissenschaftliche Forschung, für Forstverwaltung und für die Rechnungskontrolle zu beraten haben. Ebenso ist es Aufgabe der Kommission, über die Errichtung von landwirtschaftlichen Schulen, über die Zusammensetzung eines Ausschusses zur Organisierung des technischen Unterrichtes sowie eines Ausschusses zur Förderung der kolonialen Industrie Vorschläge zu machen. Dieser Schritt der Regierung wurde sowohl von der Presse als auch von den Landwirten, welche von den in Rede stehenden Reorganisationen viel zu erwarten scheinen, mit lebhafter Genugtuung begrüßt.

Südafrikanische Eisenbahnen. Am 15. November 1904 trat das aus Vertretern des Transvaal und der Orange River Colony bestehende »Inter-Colonial Council«, wie der Novemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, zu einer außerordentlichen Sitzung in Bloemfontein zusammen, um über verschiedene Eisenbahnfragen zu beraten. Zuvörderst wurde das von der Exekutive des Council mit der Natal-Regierung abgeschlossene Übereinkommen, betreffend den Bau der Eisenbahnlinien von Bethlehem nach Kroonstad (an der Eisenbahn Bloemfontein—Johannesburg) und von Bethlehem nach Modder-Poort (an der Grenze der Orangekolonie gegen das Basutoland) zur Kenntnis genommen. Desgleichen wurde die Exekutive, beziehungsweise der Eisenbahnauschuß ermächtigt, mit der Kapkolonie einen Vertrag wegen Herstellung der Bahnverbindung von Aliwal North (Grenzstadt der Kapkolonie am Orangefluß gegen die Orangekolonie) nach Wepener in der Orange River Colony (Grenzstadt gegen das Basutoland), unter ähnlichen Bedingungen wie mit Natal einzugehen. Weiters wurde der Bau einer direkten Bahnverbindung von Bloemfontein nach Kimberley und einer solchen von Krugersdorp (westlich von Johannesburg) via Ottoshoop (30 *km* nordöstlich von Mafeking) nach Mafeking bewilligt. Schließlich wurde festgestellt, daß die Trasse für die Bahn nach Rustenburg von Pretoria, statt wie beabsichtigt war von Krugersdorp aus, gehen soll.

Durch die Bewilligung der Bahn von Bloemfontein nach Kimberley wurde einem lang gehegten Wunsch der Blomfonteiner Bevölkerung Rechnung getragen. Die Distanz von Kimberley nach dem nächsten Hafen, East London, wird via Bloemfontein um 49 Meilen kürzer sein, als die jetzige via De Aar. Die gegenwärtige Bahnentfernung zwischen Kimberley und Bloemfontein, via De Aar, beträgt 390 englische Meilen. Mit der neuen Linie wird die Bahndistanz zwischen den zwei Orten auf 96 Meilen herabgesetzt werden. Der Bau und die Finanzierung des Projektes soll durch eine Privatunternehmung erfolgen. Die Linie Krugersdorp via Ottoshoop nach Mafeking wird den jetzt kommunikationslosen und daher zum größten Teil nach Mafeking gravitierenden Westen des Transvaal dem Rand und Johannesburg näher bringen und einen der fruchtbarsten Teile des Landes und die um Ottoshoop gelegenen Malmane Goldfelder dem Verkehr erschließen. Die Munizipalität von Mafeking hat sich bereit erklärt, die Teilstrecke von Mafeking nach Ottoshoop, 33 Meilen Luftlinie, auf eigene Kosten herzustellen. Aus den Ersparnissen wird für eine Zweigbahn nach Zeerust (55 *km* nordöstlich von Mafeking) gesorgt werden.

Der Bau der Bahn von Pretoria nach Rustenburg war seinerzeit schon von der Buren-Regierung projektiert gewesen. Das alte Projekt wurde jedoch gelegentlich der ersten Sitzung des Inter-Colonial Council zu gunsten Johannesburgs fallen gelassen und beschlossen, daß die Bahn ihren Ausgang von Krugersdorp nehmen soll. Der von den Einwohnern Pretorias gegen die Änderung des alten Projektes erhobene scharfe Protest, besonders aber die bedeutend höheren Kosten der neuen Linie gegen die alte, haben die Widerrufung des letzteren Beschlusses veranlaßt. Johannesburg erhält indessen die Bahn nach Mafeking. Der Rustenburg-Distrikt gilt als der reichste und fruchtbarste des Transvaal und der auf den Magaliesbergen wachsende Tabak wird als der beste und wertvollste in ganz Südafrika bezeichnet.

Die Verwaltung der Central South African Railways (Transvaal) erwägt schon seit geraumer Zeit die Frage der Umwandlung der das Randgebiet der Länge nach durchquerenden Vollbahn von Springs nach Randfontein in einen elektrischen Betrieb. Zu diesem Behufe wurde die englische Firma Morday & Dawbarn, welche gegenwärtig die elektrische Stadtbahnanlage für Johannesburg baut, mit dem Studium der Frage betraut. Die Firma hat denn auch ein bezügliches Projekt ausgearbeitet und vorgelegt. Die Verfasser des Projektes sind der Ansicht, daß der elektrische Betrieb ein Ersparnis von ca 60.000 £ gegenüber dem gegenwärtigen Dampfbetrieb bedeuten würde. Die Unternehmer glauben die Umwandlung in 18 Monaten vollenden zu können. Im Falle der Annahme des Projektes würde diese Bahn die erste elektrisch betriebene Vollbahn in Afrika sein. Die Strecke mißt $57^1/_2$ englische Meilen.

LITERATUR.

The Spoken Arabic of Egypt. Grammar, exercises vocabularies. By J. Selden, Willmore, M. A. Second revised and enlarged edition. London, David Nutt, 57—59 Long Acre. 1905. Preis: 10/6 netto.

In der Novembernummer des Jahrganges 1901 dieser Monatsschrift schrieben wir gelegentlich der Rezension der ersten Auflage des obigen Werkes: »Dieses Buch verdient volle Beachtung sowohl seitens der Orientalisten von Fach, die neben dem Altarabischen auch die heutige in Ägypten gesprochene arabische Sprache in den Kreis ihrer Studien einzubeziehen wünschen und hiezu eine zuverlässige Grundlage benötigen, als auch seitens jener, die aus rein praktischem Interesse die Erlernung des in Ägypten gesprochenen Arabisch beabsichtigen.« Die nach einer so kurzen Zeit notwendig gewordene zweite Auflage des Buches bestätigt die Richtigkeit unserer damaligen Beurteilung, auf welche wir hier mit um so größerem Nachdrucke verweisen, als die neue Auflage einer gründlichen Durchsicht unterzogen wurde und auch eine bedeutende Bereicherung erfahren hat. Gegenüber dem eventuellen Vorwurfe, daß das sprachliche Material nur in Transskription und nicht in Originalschrift geboten wird, müssen wir betonen, daß der Autor speziell die genaue Aussprache darstellen will, was mit Hilfe der arabischen Schrift allein einfach unmöglich ist. Wohl aber empfiehlt es sich zum Zwecke eines tieferen Verständnisses des gesprochenen Arabisch überhaupt auch das Schriftarabische — wenigstens bis zu einem gewissen Grade — zu studieren. *Bayer.*

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

April 1905. Nr. 4.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Die Mandschurei und der Hafen von Newchwang. — Großbritannien und Rußland in Persien. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Nordchina. — Wirtschaftliche Verhältnisse Amoys und Swatows im Jahre 1903. — Miszellen: Russische Verkehrspläne. — Konkurrenzhäfen Odessas. — Fischereischulen in Rußland. — Neuer Freihafen auf den Kanarischen Inseln. — Ländereienvergebung in Spanisch-Westafrika. — Die Heuschreckenplage in Südafrika. — Literatur.

DIE MANDSCHUREI UND DER HAFEN VON NEWCHWANG.

(Spezialbericht des k. u. k. Konsulates in Tientsin.)

Die drei Provinzen, die unter dem Namen »Mandschurei« bekannt sind und nordöstlich von dem chinesischen Reiche selbst gelegen sind, haben ein Ausmaß von ungefähr einer Million Quadratkilometer (903 600 *km*²).

Ursprünglich zerfiel das Land in viele kleine unabhängige Tartaren- oder Mandschu-Fürstentümer, die jedoch im Laufe des XVI. und in der ersten Hälfte des XVII. Jahrhunderts von den Häuptlingen des Mandschustaates, die ihren Sitz in Mukden hatten, in ein Staatswesen vereinigt wurden; bald waren diese Herrscher so machtvoll geworden, daß sie nach dem Süden hin ihr Gebiet erweitern konnten und im Jahre 1644 gelang es sogar dem Mandschufürsten, den chinesischen Thron zu stürzen und siegreich in die Hauptstadt Peking einzuziehen, von wo aus seine Nachfolger jetzt noch das weite chinesische Reich beherrschen.

Aber schon zur selben Zeit, als die Mandschu daran gingen, sich im Süden ihrer Heimat ein neues Reich zu gründen, erschienen an der nördlichen Grenze ihres Staates die ersten Aussendlinge der Moskowiter. Der Kampf, der infolge dieses Einfalles entbrannte, wurde durch den im Jahre 1689 geschlossenen Vertrag von Nerchinsk beendet, in dem als Grenzen zwischen Rußland und der Mandschurei die Flüsse Argun und Corbitza sowie der Gebirgskamm der Jablonoiberge festgesetzt wurden. Im Laufe der nächsten zwei Jahrhunderte rückten jedoch die Russen fortwährend gegen den Süden vor und im Mai 1858 wurden im Vertrage von Aigun der Flußlauf des Amur und seines Nebenflusses Argun als Grenze festgesetzt. Nicht nur, daß das große Gebiet zwischen den beiden genannten Strömen an Rußland fiel, wurden in diesem Vertrage auch schon Bestimmungen über den östlichen Küstenstreifen zwischen dem Ussuri und dem Meere getroffen, indem bis zu einer endgültigen Regelung der Grenzfragen dieser Küstenstrich unter die Jurisdiktion beider Staaten, Chinas und Rußlands, gestellt wurde. Die geplante definitive Grenzbestimmung ließ nicht lange auf sich warten. Schon im Herbste 1860 wurden als Grenzen festgesetzt im Nordwesten der Argunfluß, im Norden der Amur und im Osten der Ussuri und Tumen, womit der Küstenstrich zwischen dem Ussuri und der See an Rußland fiel.

Im Süden sind die Grenzen gegeben durch eine Linie zwischen den Quellen des obengenannten Flusses Tumen und des Yalu; die Grenze gegen Korea läuft längs des letztgenannten Flusses bis zu seiner Mündung in das Gelbe Meer; ferner grenzt im Süden die chinesische Provinz Chili an die Mandschurei sowie die Mongolei, deren Steppen auch westlich bis an den schon obengenannten Argunfluß die Grenzen bilden.

Die nördliche der drei Provinzen, die die Mandschurei bilden (Hei-lung-chiang), umfaßt den Landstreifen zwischen dem Amur im Norden und den Flüssen Cholo und Sungari im Süden in sich, der eine Ausdehnung von nahezu einer halben Million Quadratkilometern (468.400 *km*²) hat. Bis zum Jahre 1858 floß der Amur durch die Provinz, doch infolge der Gebietsabtretung an Rußland, die in diesem Jahre erfolgte, bildet dieser Strom nunmehr die Nordgrenze. Um die Bedeutung dieses Wasserlaufes zu ermessen, sei angegeben, daß der Amur von seiner Mündung bis Pokrowskaja in einer Ausdehnung von ca. 2814 *km* von Dampfbooten mit geringem Tiefgang befahren wird, während auch noch die beiden Ströme, aus deren Vereinigung bei Pokrowskaja der Amur entsteht, der Argun in einer weiteren Länge von über 700 *km* und der Schilka noch bis Strjetensk (240 *km*) und unter besonders günstigen Wasserstandsverhältnissen bis Mitrofanow (ca. 380 *km* von Pokrowskaja) schiffbar ist. Der Amur und der Schilka zusammen sind daher in einer Länge von nahezu 3200 *km* mit Dampfschiffen befahrbar.

Außer diesen Strömen gibt es noch viele bedeutende Wasserläufe in der nördlichen Mandschurei; jene meist kurzen Flüsse, die, nach Norden laufend, dem Amur ihr Wasser zuführen, sind erwähnenswert wegen ihres Goldreichtums; von den übrigen der südlichen Abdachung des Gebirges folgenden Flüssen ist besonders zu erwähnen der Nonni, der die Provinz durchquert und sich mit dem Hauptfluß der heutigen Mandschurei, dem Sungari, vereint; als bedeutender Nebenfluß dieses mächtigen Stromes ist noch der Cholo zu nennen, der den mongolischen Grenzgebieten entspringt. Die an mannigfachen Erzen reichen Gebirge in der Amurgegend sind besonders in dem oberen Laufe dieses Stromes ungemein reich an Gold, das von zahlreichen Gesellschaften, die meist mit chinesischem Kapitale gegründet sind, gewonnen wird. Es gibt auch viele von der Regierung selbst betriebene Goldminen, die aber stets nur während der ersten Jahre des Betriebes ein Erträgnis abzuwerfen pflegen.

Die zweite mittlere Provinz, Kirin, liegt südlich vom Sungari und reicht im Osten bis zum Ussuri und grenzt im Süden an Korea. Von schiffbaren Strömen kommt hier in Betracht der Sungari, ein Nebenfluß des Amur, der von seiner Mündung bis Bodunö in einer Länge von 965 *km* von Dampfern befahren wird; hie und da gelangen aber kleine Dampfboote selbst bis nach der Stadt Kirin, ungefähr 250 *km* weiter stromaufwärts. Auch der Ussuri ist bis nach Grafskaja schiffbar; die Entfernung von diesem Orte bis nach Chabarowsk, wo der Ussuri sich mit dem Amur vereinigt, ist 380 *km*.

Die Schiffahrt auf dem Amur, dem Ussuri und dem Sungari ist vertragsmäßig nur russischen und chinesischen Schiffen gestattet. Der Verkehr auf diesen Strömen ist ein sehr lebhafter und die Zahl der Dampfschiffe und Schlepper, die dem Verkehr dienen, wurde im Jahre 1900

Digitized by Google

mit 120 angegeben, wovon 18 unter chinesischer Flagge verkehren, während die übrigen in russischem Besitze waren.

Die Gebirge dieser Provinz, die eine Fläche von ungefähr 280.000 km^2 bedecken, sind ebenfalls erzreich; im östlichen und südöstlichen Teile findet sich Gold und Silber; auch recht minderwertige Kohle wird abgebaut.

Die südlichste und kleinste Provinz, Schöng-king, welche nur einen Flächeninhalt von 153.000 km^2 besitzt, hat sich unter dem Einflusse der chinesischen Nachbarschaft am meisten entwickelt. Sie ist auch die fruchtbarste, da im Norden die klimatischen Verhältnisse die Bewirtschaftung hindern und im zentralen Teile die chemische Zusammensetzung des Bodens, der sehr viel Soda enthält, die Bebauung zum Teile unmöglich macht oder zum Teile sehr beeinträchtigt. Dazu kommt noch ein Umstand: der südlichen Provinz kommt jetzt nur mehr allein der Vorteil des Besitzes einer Seeküste zu gute, da, wie erwähnt, die Ostküste an Rußland abgetreten werden mußte; auch hat sie in Niutschwang einen sehr bedeutenden, dem Handel seit 1858 geöffneten Hafen. Auch die Gebirge, die den westlichen Teil der Provinz bedecken, sind reich an mineralischen Produkten: Gold und andere edle Metalle kommen vor, auch Eisen wird gefunden; doch der Hauptreichtum der Berge der südlichen Mandschurei liegt in den ausgedehnten Kohlenfeldern, die vorzügliche Brennstoffe zutage fördern, die angeblich der Cardiffkohle an Güte nicht nachstehen sollen. Die beiden wichtigsten Wasserwege sind der Yalu, der im Osten die Grenze gegen Korea bildet, und der Liao, der in der Mongolei seinen Ursprung hat und, in südwestlicher Richtung fließend, die Provinz durchquert und sich in den Liao-tung-Golf ergießt; sie sind mit Dampfbooten nicht befahrbar, werden aber während der sieben Monate im Jahre, in denen sie eisfrei sind, von unzähligen chinesischen Dschunken befahren; der Liaofluß ist für diese Fahrzeuge in einer Länge von ungefähr 320 *km* stromaufwärts benützbar.

Auf der Südspitze der Liao-tung-Halbinsel, die in ihrer ganzen Ausdehnung im Friedensvertrage von Schimonoseki (17. April 1895) an Japan abgetreten worden war, jedoch infolge des Eingreifens Rußlands, Frankreichs und Deutschlands gegen den mit China vereinbarten Betrag von 30 Millionen Kuping Taels an das letztere Reich wieder abgetreten wurde, befindet sich ein während des ganzen Jahres für die Schiffahrt geöffneter Hafen, Port Arthur, der jedoch samt einem entsprechenden Gebiete durch den Vertrag vom 27. März 1898 an Rußland auf 25 Jahre in Pacht gegeben wurde. Die Pachtdauer kann aber, wie der Vertrag ausdrücklich besagt, verlängert werden. In der Talien-wan-Bucht gründete Rußland seither den groß angelegten Handelshafen Dalny als Endpunkt der transsibirischen und mandschurischen Eisenbahn.

Obwohl der südliche Teil der Mandschurei sehr fruchtbar ist, wird doch bisher der Landwirtschaft noch nicht jene Aufmerksamkeit erwiesen, die sie verdient; dies ist aber nicht so sehr auf die Indolenz der Bevölkerung als vielmehr auf den Mangel von Feldarbeitern zurückzuführen, die die Felder bestellen könnten. Es macht sich daher alljährlich eine Einwanderung von landwirtschaftlichen Arbeitern geltend, die von den chinesischen Provinzen Chili und Shantung erfolgt Diese landwirtschaftlichen Arbeiter siedeln sich jedoch nicht dauernd in der Mandschurei an, sondern verbleiben daselbst nur den Sommer über und gehen für den Winter wieder in die Heimat zurück. Über die Größe dieser Einwanderung kann man keine genauen Daten angeben, da nur ein Teil über Niutschwang, dem einzigen offenen Hafen, einwandert, in dem von dem Seezollamte eine genaue und verläßliche Statistik geführt wird; durchschnittlich kann diese auf 20.000 Köpfe geschätzt werden. Hiezu kommt noch eine nicht sehr unbeträchtliche Anzahl von Einwanderern, die auf Dschunken nicht nur nach Niutschwang — das Seezollamt zieht nur die Schiffe, die auf ausländische, d. h. nicht chinesische Weise gebaut sind, in Betracht — sondern auch nach den vielen anderen kleineren, dem Verkehre mit den Ausländern nicht geöffneten Häfen gelangen, die man auch mit mindestens 6000 Mann beziffern kann. Denn es ist auffallend, daß nach Chefoo in den Spätherbstmonaten eine viel größere Anzahl von Coolies aus der Mandschurei (Niuchwang) zurückkehrt, als im Frühjahre ausgefahren ist. Ganz jeder Berechnung entziehen sich endlich jene Arbeitermengen, die aus dem benachbarten Chili auf dem Landwege nach dem Gebiete der Mandschurei gelangen. Man wird nun nicht fehlgehen, wenn man die Anzahl der alljährlich den Sommer über nach der Mandschurei auswandernden landwirtschaftlichen Arbeiter mit 30.000 beziffert.

Nicht nur die mangelnden Arbeitskräfte, sondern auch die geringe Besiedelung, besonders der nördlichen Teile der Mandschurei im allgemeinen, trägt die Schuld an der verhältnismäßig geringen Entwicklung der Landwirtschaft. Es wird auch angegeben, daß die chinesische Regierung selbst eine reichere Besiedelung, besonders der nördlichsten Provinz der Mandschurei, nicht wünschenswert hielt und keineswegs förderte, um eben zu verhindern, daß durch eine allzugroße Entwicklung des Landes, besonders der Grenzgebiete, das Augenmerk des Nachbarn im Norden nicht zu stark auf die mandschurischen Provinzen gezogen werde.

Bei dem völligen Mangel jeglicher Statistik können über die Größe der kultivierten Flächen nur sehr vage, auf Genauigkeit gar keinen Anspruch erhebende Schätzungen gemacht werden. Die nördlichste Provinz, die fast so groß ist wie die beiden anderen Provinzen zusammen, hat fast gar keine nennenswerten Bodenflächen, die kultiviert werden, es werden eben gerade einige wenige Äcker bebaut, um der sehr geringen Bevölkerung Nahrung zu bieten. Von der Provinz Kirin ist kaum die Hälfte des Bodens bebaut, während der andere größere Teil brach liegt; in der südlichen Provinz dürfte über ein Vierteil des bebaubaren Bodens noch der landwirtschaftlichen Bestellung nicht unterzogen sein.

Unter den in der Mandschurei gebauten Cerealien nimmt eine Hirseart mit Namen »Kaoliang« bei weitem die erste Stelle ein. Nicht nur die Frucht dieses Gewächses, die die Hauptnahrung der chinesischen Bevölkerung und auch der meisten Haustiere bietet, sondern auch die 8—10 Fuß langen Strünke sind als Feuermittel in der holzarmen Mandschurei sehr gesucht und dienen auch sonst mannigfachen Zwecken; aus der Rinde wird Material zu Flechtwerken gewonnen und die Strünke werden zu Bauten als Ersatz von Holz verwendet. Mehrere Abarten dieser Pflanze, dann Weizen, Gerste, Mais, Buchweizen liefern Nährstoffe, zu denen sich noch Reis gesellt. Die Art, in der Reis in der Mandschurei gepflanzt wird, verdient besondere Erwähnung. Während die Reiskultur gewöhnlich eine reichliche und konstante Bewässerung voraussetzt, wird hier diese Pflanze auf trockenem Boden gleichwie alle anderen Cerealien gebaut, nur ist sie gegen reichlichen Regen, der den anderen Nährpflanzen schädlich ist, unempfindlich.

Da nur Kaoliang mit seinen Abarten und Reis während des ganzen Jahres, d. i. vom Frühjahre bis September, auf den Feldern stehen, die übrigen (Weizen, Gerste, Mais, Buchweizen und Reis) im Frühjahre gesäet und schon im Juni geerntet werden, ergibt sich die Gelegenheit, zweimal im Jahre die Felder zu bestellen; als zweite Saat wird dann eine Hülsenfrucht gewählt.

Auch in der Mandschurei ist in den größeren landwirtschaftlichen Betrieben »Dreifelderwirtschaft« eingeführt; es degeneriert nämlich Kaoliang schon nach einigen Jahren, wenn er auf demselben Felde Jahr für Jahr gebaut wird. Auf größeren Betrieben wird daher im ersten Jahre Kaoliang, im zweiten eine Hülsenfrucht, im dritten

Digitized by Google

Reis, Weizen oder Gerste und im vierten wieder Kaoliang gepflanzt.

Wohl die wichtigsten Nutzpflanzen nach dem Kaoliang sind in der Mandschurei die verschiedenen Hülsenfrüchte, die nicht nur zu Nahrungszwecken und zur Fütterung gepflanzt werden, sondern hauptsächlich zur Ölerzeugung verwendet werden. Außer Hülsenfrüchten dient zur Ölerzeugung noch der Samen von Rizinus, Sesam, Baumwolle und Hanf, die in der Mandschurei, und zwar meist im südlichen Teile, kultiviert werden.

Eine dem Indigo ähnliche Pflanze gedeiht ebenfalls, die ein sehr gesuchtes Färbemittel liefert. In der ganzen Mandschurei und hauptsächlich im nördlichen Teile wird Opium in großer Menge gebaut; nicht nur für den Gebrauch des Landes selbst genügt die Opiumproduktion, sondern es wird dieses Narkotikum in nicht unbedeutenden Mengen nach Korea und nach China ausgeführt, und zwar meist wohl auf dem Landwege, auf dem jede Kontrolle über die ausgeführte Menge unmöglich ist.

Über Japan und Korea kam in die Mandschurei der aus Manila ausgeführte Tabak, der hier recht gut gedeiht; nur die frühen Fröste im Oktober können den Pflanzen sehr schädlich werden.

Groß ist die Zahl der Medizinalpflanzen in der Mandschurei, unter denen wenigstens in der chinesischen Heilkunde die erste Stelle der fast mit Gold aufgewogene Cinseng einnimmt. Einen großen Reichtum und große Verschiedenheit der Arten weist die Mandschurei an Gemüsen auf; auch die Obstgärten der Chinesen bringen herrliche Obstsorten, besonders Weintrauben und Pfirsiche, auf den Markt.

Zu den wertvollsten Produkten der Fauna der Mandschurei ist Seide zu zählen, die von einer Art des Seidenwurmes gewonnen wird, der seine Nahrung auf der mongolischen Eiche sucht. Die Bearbeitung des Kokons ist jedoch eine sehr primitive, so daß die Rohseide in Europa vor der Verarbeitung noch sorgfältig gereinigt werden muß, um bei der Färbung nicht Schaden zu erleiden. Die Menge der Produktion zu schätzen, ist sehr schwierig; abgesehen von dem allerdings geringen Verbrauch von Seide in der Mandschurei selbst herrscht ein lebhafter Verkehr in diesem Artikel von den zahlreichen kleineren Häfen der Liaotung-Halbinsel, die dem Verkehre mit Fremden nicht geöffnet sind, nach Chefeo und anderen Hafenorten von Shantung.

An Bedeutung folgt dann die Produktion von Fellen und Pelzen, die nicht nur von Haustieren, sondern auch von vielen wilden Tieren der Berge und Wälder besonders der nördlichen Mandschurei gewonnen werden. Der Handel befaßt sich hier mit den Fellen von Bären, Katzen, Hunden, Füchsen, Ziegen, Hasen, Leoparden, Ottern, Zobeln, Schafen, Eichhörnchen, Tigern, Wieseln und Wölfen. Während die wilden Tiere entweder in Fallen gefangen oder gejagt werden, werden Hunde, Katzen, Ziegen und Schafe für die Fellgewinnung gezüchtet und man kann von Hunde- und Katzenfarmen sprechen, wie von australischen Pferde- und Schaffarmen. Besonders die Hundezucht ist sehr rentabel infolge der außerordentlich raschen Vermehrung; dazu kommt, daß die mandschurischen und mongolischen Hunde sich durch besondere Größe auszeichnen und ein überaus dichtes, weiches Fell haben, das natürlich im Winter am wertvollsten ist. Der reiche Ertrag der Landwirtschaft macht es möglich, ungeheure Herden von Schweinen zu ernähren, deren Fleisch zur Nahrung dient, deren Borsten jedoch einen gesuchten Handelsartikel bilden. Ebenso gelangen Pferdemähnen und Pferdehaare zur Ausfuhr. Aus Schafwolle, die im Lande gewonnen wird und aus von der Mongolei eingeführter Kamelwolle werden dicke Teppiche für den Export nach Europa und Amerika erzeugt, die aber infolge der mangelhaften Reinigung in feuchten Klimaten einen unerträglichen Geruch ausströmen. Leder wird von Ochsen- und Eselhäuten erzeugt; feinere Sorten liefern die Rehe und Hirsche der Gebirgsgegenden; Filz aus Ochsenhaaren dient nur für den Gebrauch der Bevölkerung des Landes selbst. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß Bienenhonig und Wachs in nicht unbedeutenden Mengen auch zum Exporte gewonnen wird, und daß die Knochen und Klauen von Tigern und anderen wilden Tieren und besonders die Geweihe von Hirschen und Rehen in der chinesischen Pharmakologie eine große Rolle spielen.

Der Mineralreichtum des Landes ist noch nicht genügend erforscht; Gold, Eisen, Kohle und Soda wird gegenwärtig in nicht unbeträchtlichen Mengen gewonnen und man weiß, daß Silber, Kupfer und Blei vorhanden ist. Gold wird in Minen bisher in größeren Mengen auf der Halbinsel Liao-tung, zwischen dem Yalu und den Chang-pai shan-Bergen gefunden, dann in Kirin nahe der russischen Grenze; am wichtigsten sind jedoch die Goldlanger im nördlichsten Teile der Mandschurei im Gebiete des Amur und seiner zahlreichen Nebenflüsse, die fast alle mehr oder weniger Gold führen. Aus Sibirien wird jedoch der Goldschmuggel recht schwunghaft betrieben; die russischen Behörden üben nämlich in Sibirien das Hoheitsrecht über die Goldminen aus und kaufen das gewonnene Gold tief unter dem wirklichen Werte ein. Die Produzenten suchen daher das Gold in die Mandschurei zu schmuggeln, wo sie den tatsächlichen Marktwert dafür erhalten können.

Große Kohlenfelder finden sich in der Zentralprovinz, in der Nähe von Liaojang, dem jetzt oft genannten Yen-tai; ebenso gibt es größere Felder nördlich von Mukden, die seit der Eröffnung der transsibirischen Bahn in ausgedehntem Maße ausgebeutet werden und sehr gute Kohle liefern. Auch auf der Liao-tung-Halbinsel finden sich wenn auch kleinere Kohlenlager. Kohle von geringerer Qualität wird in der Zentralprovinz zutage gefördert und mehrere kleine Bergwerke wurden in Betrieb gesetzt, um die Eisenbahn mit Heizmaterial zu versorgen.

Eisen findet sich nördlich von Mukden in der Nähe der dortigen Kohlenreviere vor; die ergiebigsten Fundstätten sind in der nächsten Umgebung von Tieling.

Soda ist eines der wichtigsten Produkte der sonst nicht sehr gesegneten nördlichsten Provinz; die südlicheren Gegenden der Mandschurei verbrauchen Soda in den zahlreichen Färbereien und zur Auflösung der in den Kokons enthaltenen Klebestoffe bei Abhaspelung der Rohseide.

Die Industrie des Landes befindet sich in einem sehr unentwickelten Zustande und besteht eigentlich nur in der Verarbeitung jener Naturprodukte, die ohne weitere Verarbeitung nicht verwendet werden können. Hieher zählt die Verarbeitung der Seidenkokons zu Rohseide, die Herstellung von Indigofarbe aus der Pflanze, die Teppichfabrikation und die Verarbeitung von Tierhaaren zu Filz, die im großen Umfange betriebene Fabrikation von Vermicelli, die einen wichtigen Teil der Nahrung der Bevölkerung bildet; die Felle und Häute der wilden und Haustiere werden in Gerbereien zum Gebrauche präpariert und dann entsprechend in Röcke oder Mäntel verarbeitet oder zu Decken vernäht in den Handel gebracht. Diese letztere industrielle Tätigkeit ist bei der großen Menge von Pelzen und Fellen, die alljährlich nicht nur im Lande selbst und in den benachbarten Provinzen des chinesischen Reiches verbraucht, sondern auch nach Europa und Amerika ausgeführt werden, von ziemlich großer Bedeutung. Dann ist hier noch aufzuzählen die Fabrikation von Öl aus Bohnen, wobei als Nebenprodukt Bohnenkuchen gewonnen wird, der als Dungmittel ausgeführt und in jenen Gegenden Verwendung findet, in denen Zuckerrohr gepflanzt wird. Das Öl selbst wird zu Speise- und Beleuchtungszwecken nicht nur in der Mandschurei verwendet, sondern gelangt auch zur Ausfuhr. In Niuchwang befindet sich eine einzige Ölpresse mit Dampfbetrieb

Digitized by Google

während alle übrigen zahlreichen Betriebe in primitivster Weise eingerichtet sind.

Von einiger Wichtigkeit ist auch die Samshui-(Branntwein-)Erzeugung aus Kaoliang und aus Getreidegattungen. Da das Verfahren ein sehr einfaches ist, das die Rektifizierung des Alkohols nicht kennt, ist das Produkt auch ein sehr mäßiges.

Endlich ist noch die Gewinnung von Seesalz zu erwähnen. Auf der Liaotung-Halbinsel werden große Mengen Salzes gewonnen, das einen reichen Ertrag dem Fiskus bietet, der eine hohe Salzsteuer einhebt; das gewonnene Seesalz wird in der Mandschurei und zum Teile auch in der Mongolei konsumiert.

Obwohl für den Handel der Mandschurei seine zahlreichen Küstenorte in Betracht kommen, die fast alle einen mehr oder weniger bedeutenden Ein- und Ausfuhrshandel mit den benachbarten Provinzen betreiben, kann bei einer Beschreibung der Handelsverhältnisse dieses Teiles des chinesischen Reiches doch nur auf den einzigen bisher dem freien Verkehre frei gegebenen und eröffneten Hafen Newchwang Rücksicht genommen werden, da für die Handelsbewegung dieses Hafens allein verläßliche Daten durch die chinesische Seezollverwaltung gesammelt und veröffentlicht werden. Da bekanntlich von dieser Behörde aber nur jene Handelsgüter, die auf Seefahrzeugen europäischer Konstruktion ein- und ausgeführt werden, der zollamtlichen Behandlung unterzogen werden können, kommt ein nicht zu unterschätzender Bruchteil des Handelsverkehres, besonders der Ausfuhr der im Lande erzeugten Produkte, in Wegfall; denn das Native Customs House, dem die zollamtliche Behandlung der auf den einheimischen Fahrzeugen verfrachteten Waren zukommt, liefert entweder gar keine oder so ungenaue Daten, daß sie keiner Berechnung zu Grunde gelegt werden können.

Von mancherlei Seite wurde nach Beendigung des Krieges zwischen China und Japan im Jahre 1895 befürchtet, daß durch den infolge des siegreichen Krieges ungemein gestärkten japanischen Einfluß die kommerzielle Entwicklung des Landes schädlichen Strömungen ausgesetzt sein würde. Aber gerade das Gegenteil der Befürchtungen traf ein: Besonders der Handesverkehr mit Japan nahm seit dem Friedensschlusse einen ungeahnten Aufschwung, die regelmäßige Schiffahrtsverbindung zwischen Newchwang und dem Inselreiche gestaltete sich viel reger und der Gesamthandel Newchwangs wies in dem Zeitraume von 1895—1899 eine ungeheure Zunahme auf, der in diesen vier Jahren sich nahezu verdreifachte.

Über den Umfang der Handelsbewegung Newchwangs in den letzten drei Jahren, soweit sie auf Seefahrzeugen europäischer Konstruktion vermittelt wurde, werden folgende Daten veröffentlicht, wobei der Wert in Haikwan Taels angegeben erscheint:

	Durchschnitt der letzten 5 Jahre 1896—1901	1901	1902	1903
Einfuhr:				
fremde Waren	13,303.811	17,056.813	18,185.793	20,319.859
chinesische Waren	4,755.992	6,463.176	6,951.385	7,330.611
Ausfuhr	16,378.430	18,742.287	17,524.957	19,981.589
Zusammen	34,438.233	42,262.209	42,692.135	47,632.059

Bei dem ungemein schwankenden Silberkurse — ein Haikwan Tael war im Jahre 1903 durchschnittlich 2 sh. $7^5/_8$ d, im Jahre 1902 2 sh. $7^1/_5$ d, im Jahre 1901 2 sh. $11^1/_2$ d, im Jahre 1899 3 sh., in den Jahren 1898 und 1897 2 sh. $10^3/_7$ wert — ergibt sich die Notwendigkeit, diese Werte in einer Goldwährung zu geben, um Vergleiche anstellen zu können; in englischer Pfundwährung umgerechnet ergeben sich folgende Werte:

	Durchschnitt der letzten 5 Jahre 1896—1901	1901	1902	1903
Einfuhr:				
fremde Waren	1,987.546	2,522.987	2,364.153	2,677.564
chinesische Waren	710 591	956.011	907.580	965.961
Ausfuhr	2,441.893	2,772.287	2,278.244	2,632.991
Zusammen	5,140.030	6,251.283	5,549.977	6,276.516

Die Entwicklung der Handelsbewegung ist demnach eine stetig fortschreitende.

Über die wichtigsten Exportartikel wäre folgendes zu berichten:

Die schwarzen, grünen und gelben Bohnen, von denen hauptsächlich die gelbe Sorte in überwiegender Mehrzahl gepflanzt und gewonnen wird, dienen zur Erzeugung von Öl und als Nahrungsmittel. Die kleine grüne Sorte wird fast ausschließlich zur Nahrung benutzt, ebenso die weißen und roten Abarten. Das aus den Bohnen gepreßte Öl dient hauptsächlich als Nahrungsmittel, während die geringeren Qualitäten zur Beleuchtung verwendet werden; Bohnenkuchen endlich wird als Dungmittel gebraucht und findet auch als Viehfutter Verwendung.

Da die Gesamtausfuhr Newchwangs mit $20^1/_3$ Millionen Taels angegeben wird, ergibt sich die Bedeutung dieses Artikels für den Handel der Mandschurei, auf den nahezu 75 Prozent der Gesamtausfuhr entfallen.

Die Gesamtausfuhr von Bohnen aus Newchwang in Schiffen europäischer Konstruktion betrug 3,423.000 Pikuls; hiezu kommen noch 4,553.000 Pikuls Bohnenkuchen. Nach einem durch die Erfahrung erprobten Schlüssel verliert man beim Pressen von Bohnen neun Prozent des Bruttogewichtes oder in unserem Falle rund 410.000 Pikuls, so daß das Gewicht der aus Newchwang exportierten Bohnen 8,386.000 Pikuls oder rund 500.000 *t* betrug. Auf chinesischen Dschunken wird jedoch auch jährlich eine bedeutende Menge Waren von Newchwang exportiert; es verlassen jährlich ungefähr 1200 Dschunken diesen Hafen, die eine durchschnittliche Ladungsfähigkeit von 60 *t* oder zusammen 72.000 *t* darstellen. Da von diesen viele Boote ausschließlich Kaoliang nach Tientsin verfrachten, wodurch mindestens 30.000 *t* entfallen, verbleiben 42.000 *t* für andere Waren, da erfahrungsgemäß zwei Dritteile der Ausfuhr aus Bohnen und ihren Produkten bestehen, kann man annehmen, daß weitere 30.000 *t* Bohnen auf diesen einheimischen Booten Newchwang verlassen. Da auch die anderen Hafenorte der Mandschurei ebenfalls Produkte der Provinz ausführen, muß hiefür ebenfalls eine Berechnung angestellt werden. Es wird versichert, daß die Native Custems von Newchwang drei Fünfteile der Einnahmen sämtlicher derartiger Zollämter der Mandschurei von den auf chinesischen Booten ausgeführten Waren einheben. Da bei der Annahme, daß dieser Export aus Newchwang 72.000 *t* beträgt, würde daher der Gesamtexport auf einheimischen Booten aus der Mandschurei 120.000 *t* betragen und daher aus den Häfen mit Ausschluß Newchwangs 48.000 *t*. Da nun auch hievon mindestens zwei Drittel der Ladung oder 32.000 *t* auf Bohnen und deren Produkte entfallen dürften, ergibt sich ein Gesamtexport von 562.000 *t*. Die Konsumtion von Bohnen und Bohnenöl sowie Bohnenkuchen in der Mandschurei selbst ist wohl gering, da bekannterweise fast das ganze Ernteergebnis zur Ausfuhr kommt. Es kann die jährliche Produktion daher mit mindestens 560.000 *t* angenommen werden.

Was nun die Abnehmer von Bohnen und Bohnenkuchen betrifft, ist zu erwähnen, daß die Bohnen selbst fast ausschließlich in den südlichen Provinzen Chinas konsumiert werden; für Bohnenkuchen ist ebenfalls der Süden Chinas der Konsument, wo er besonders in den Zuckerplantagen als Düngmittel sehr geschätzt ist. Seit dem chinesisch-japanischen Kriege ist auch Japan als Konsument aufgetreten, sowohl für die Bohnen, da die Bevölkerung Japans Bohnen in großen Mengen verzehrt, als auch für Bohnenkuchen, der als Ersatz für den immer seltener werdenden Fischdünger benutzt wird.

Auch nach Hongkong werden nicht geringe Quantitäten von Bohnen verschickt, die aber in dieser kleinen englischen Kolonie nicht verbraucht werden, sondern von der sie nach den Zuckerplantagen Südchinas und selbst Javas verschifft werden.

Die Ausfuhr des Öls geht ebenfalls nach den südlichen Provinzen Chinas und auch dieser Artikel wird in größerer

Digitized by Google

Menge auf chinesischen Dschunken ausgeführt als auf fremden Seefahrzeugen; es wird nämlich der Export von Bohnenkuchen mit $4^1/_2$ Millionen Pikuls angegeben, woraus folgt, daß 409.000 Pikuls Öl erzeugt wurden, da die hiesigen Ölpressen 9 Prozent aus den Bohnen extrahieren; die Ausfuhr des Öls auf Seefahrzeugen europäischer Konstruktion wird jedoch nur mit 111.595 Pikuls angegeben.

Von ziemlicher Bedeutung ist in der Mandschurei der Seidenhandel; wie schon oben dargelegt wurde, ist die Seidenkultur in der südlichen und der mittleren Provinz der Mandschurei sehr ausgedehnt und bei der Zunahme der Bevölkerung und der Besiedlung der Provinzen wird die Produktion der Seide zweifellos noch weiterhin zunehmen, da die Kultur eine meist gewinnbringende ist. Über den Export werden folgende Daten veröffentlicht:

	1891		1892		1898	
	Menge Pikuls	Wert H. T.	Menge Pikuls	Wert H. T.	Menge Pikuls	Wert H. T.
Rohseide: weiß	4	1.400	5.867	938.675	6	2.152
roh	6.135	920.231	—	—	6.298	1,259.634
Abfall	1.374	48.098	2.275	68.240	3.585	125.458
Pongees (Gewebe)	33	7.488	7	1.923	28	9.811
	7.546	977.217	8.149	1,008.838	9.917	1,397.055

Auffallend ist die geringe Ausfuhr von Seidengeweben; tatsächlich wird auch in der Mandschurei sehr wenig Seide verarbeitet, sondern meist die Rohseide zur Verarbeitung nach Shantung ausgeführt. Da hauptsächlich in den südlichsten Teilen der Mandschurei die Seide kultiviert und gewonnen wird, geht ein nicht unbedeutender Teil der Seidenausfuhr über die kleineren dort gelegenen Häfen; eine Nachweisung der ausgeführten Mengen ist aber fast unmöglich, selbst schätzungsweise käme man zu völlig unsicheren Daten. Der kleine Hafen von Ta-ku-shan kommt für diesen Ausfuhrshandel besonders in Betracht, von dem ein reger Dschungenverkehr nach den Häfen der Provinz Shantung unterhalten wird. Bevor Rußland Port Arthur besetzt hatte, gelangten auch aus diesem Hafen nicht unbedeutende Mengen Seide nach den südlicher gelegenen Provinzen zur Ausfuhr.

Die Ausfuhr von Gold, die vor wenigen Jahren noch von größter Bedeutung war, indem Gold in Barren und Goldstaub im Werte von über 1 Million Taels ausgeführt zu werden pflegte, ist in den letzten Jahren sehr zurückgegangen; dafür hat die Ausfuhr an diesem Edelmetalle in Tientsin eine ziemliche Steigerung erfahren, so daß angenommen werden kann, daß ein guter Teil des früher über Newchwang ausgeführten Goldes nunmehr seinen Weg über Tientsin nimmt. Der Wert der Goldausfuhr aus Newchwang belief sich im Jahre 1903 auf bloß 95.440 Taels (davon 1700 Taels in Münzen), im Jahre 1902 auf 318.211 Taels (4449 Taels Münzen) und im Jahre 1901 auf 81.178 Taels (34 279 Taels Münzen).

Mukden, die Hauptstadt der Mandschurei, ist das Zentrum eines großen Pelz- und Fellhandels. Man findet dort zahlreiche, oft größere Gerbereien, die die Felle für den Exporthandel zurichten; Mukden liefert auch einen nicht geringen Teil der feineren Pelze und Felle, die über Tientsin zur Ausfuhr gelangen. Auch in Peking und auf den Märkten des übrigen Nordchina sind die mandschurischen Felle und Decken lebhaft begehrt; doch da der Handel über das flache Land geht, ist es völlig unmöglich, über die Menge und den Wert dieses Handels auch nur annähernde Daten zu erhalten.

Unter den über Newchwang in die Mandschurei importierten Waren nehmen die verschiedenen Gattungen von Baumwollwaren die erste Stelle ein, die wie nach allen chinesischen Häfen sowohl britischer als auch japanischer und amerikanischer Provenienz sind.

Auffallend ist das bedeutende Übergewicht der amerikanischen Einfuhr an Baumwollwaren über die englische, eine übrigens in allen Häfen Nordchinas zu tage tretende Erscheinung. Die Erklärung liegt darin, daß die schwereren Baumwollwaren, die in Nordchina und in der Mandschurei begehrt werden, in den amerikanischen Industriezentren billiger und auch in besserer Qualität hergestellt werden. Die Preisdifferenz beträgt allerdings nur einige wenige Cents zu gunsten des amerikanischen Erzeugnisses, ist aber doch noch immer groß genug, um dem amerikanischen Fabrikate den Vorzug zu geben; auch in der Qualität ist nur ein sehr geringer Unterschied, der aber immerhin noch bemerkbar ist und besonders erst nach dem Waschen des Zeuges zu tage tritt.

Man sollte glauben, daß bei den strengen und lange anhaltenden Wintern, die in der Mandschurei herrschen, eine lebhafte Nachfrage nach Wollwaren herrscht. Mit Ausnahme von Tuchen für Militäruniformen und Unterzeug für Frauenkleider ist die Einfuhr jedoch sehr unbedeutend, da die Chinesen vorziehen, zum Schutze gegen Kälte Pelze und Felle zu benützen, die in großen Mengen auf dem Markte sich vorfinden und überdies den Vorzug der Billigkeit haben. Wollene Decken sind auch gefragt, kommen aber doch nur in verhältnißmäßig verschwindenden Mengen zur Einfuhr.

Die Einfuhr von Metallen ist sehr gering und beschränkt sich in der Hauptsache auf altes Eisen, das dem Chinesen in der Mandschurei zur Herstellung seiner wenigen Instrumente und Apparate, deren er sich bedient, völlig genügt; besonders alte Hufeisen sind dem chinesischen Schmied sehr erwünscht, mit denen die Zugtiere beschlagen werden. Der Wert des eingeführten alten Eisen betrug im Jahre 1903 322.158 H. T., während neues Material nur im Werte von 141.090 H. T. über Newchwang nach der Mandschurei Eingang fand.

Mangels einer auf moderner Grundlage aufgebauten Statistik ist es völlig unmöglich, die Handelsbeziehungen der einzelnen Staaten mit China einer Betrachtung zu unterziehen; es läßt sich aber feststellen, daß der Handelsverkehr der Mandschurei mit der österreichisch-ungarischen Monarchie sich in den engsten Grenzen bewegt. Abgesehen davon, daß in Newchwang keine österreichische oder ungarische Firma etabliert ist, sind auch die Einfuhren der Artikel, die aus unserer Monarchie nach China exportiert zu werden pflegen, nicht sehr namhaft; sie betrugen im Vergleiche mit dem Vorjahre: Metallknöpfe 21.500 Groß (22.700) im Werte von 12.255 Taels (11.913), Phantasieknöpfe 16.232 Gros (20.951) im Werte von 5460 Taels (8464), Komforters (wollene Schals) 639 Dutzend (3299) im Werte von 1408 Taels (6303), Glaswaren 467 Pikuls (960) im Werte von 7123 Taels (14.956) und Glaswaren im Werte von 4850 Taels (13.605), Nähnadeln 165.250 Gros (190.335) im Werte von 26.288 Taels (31.998), Papier 4388 Pikuls (5862) im Werte von 121.244 Taels (77.695) und Seife im Werte von 29.787 Taels (26.260) und Parfümerien im Werte von 5901 Taels (7844).

Von diesen Artikeln mögen manche aus den Industriebezirken der Monarchie stammen, besonders Knöpfe, Glaswaren (Gablonzer Artikel), Papier, Seife und Parfümerien.

Über den Schiffsverkehr des Hafens von Newchwang liegen folgende Daten vor:

1903		1902		1901	
Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
652	588.911	644	537.352	538	470.256

Über den Schiffsverkehr der beiden Häfen Dalny und Port Arthur in den Jahren 1902 und 1903 wurden folgende Ziffern bekannt:

	1903		1902		1901	
	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt	Zahl	Tonnengehalt
Port Arthur	1105	806.193	989	760.755	824	557.794
Dalny	792	376.227	717	290.227	?	?

Außer den im einleitenden Teile gegebenen Mitteilungen über die sehr ausgedehnten Wasserwege, die den Verkehr im Innern der Mandschurei während

Digitized by Google

6 bis 8 Monaten im Jahre erleichtern, ist in den letzten Jahren durch Erbauung und Vollendung der ostchinesischen Eisenbahnen, die den Anschluß an die sibirische Eisenbahn fanden, ein hervorragendes Werk geschaffen worden, das dem Weltverkehre eine neue Richtung gewiesen hat. Diese Eisenbahnen bestehen aus der Linie Kaidalowo—Wladiwostok in der Länge von 1682 *km* und der Linie Charbin—Dalny und Port Arthur in einer Länge von 840 *km* oder zusammen 2522 *km*.

Es ist bekannt, daß 1892 der erste Spatenstich für die große sibirische Eisenbahn in Wladiwostok gemacht wurde; im Frühjahre 1898 wurde die Zweiglinie Newchwang—Tashichao in Angriff genommen und sodann von Tashichao südwärts nach Dalny und Port Arthur als auch nach Norden hin über Mukden und Tieling nach Charbin der Schienenstrang gelegt. Im Sommer 1903 waren die gesamten Linien samt allen Brücken über die zum Teile ziemlich breiten Flüsse fertig gestellt und der regelmäßige Personen- und Postenverkehr aufgenommen. Die Reise von Peking nach Moskau konnte in 17 Tagen zurückgelegt werden. Der im Februar 1904 ausgebrochene Krieg zwischen Rußland und Japan hat diesem Verkehre ein Ende gesetzt. In der kurzen Zeit des Bestandes der Bahn hat der Personenverkehr einen großen Aufschwung genommen; der Frachtenverkehr ist aber hinter den Erwartungen sehr weit zurückgeblieben; die Kosten des zwar schnelleren Eisenbahnverkehres sind noch zu hoch und es wird längere Zeit benötigen, bis der so konservative Chinese den neuen Schienenweg zur Beförderung der Waren wählen wird. Es gibt noch eine zweite Eisenbahn in der Mandschurei, und zwar die Strecke Shanhaikwan—Newchwang mit einer Abzweigung nach Sinmintun, zusammen 298 Meilen, die zum Teile mit chinesischen Kapital, der Hauptsache nach aber mit Hilfe eines Anlehens von 2,300.000 £ erbaut wurde, das im Jahre 1898 aufgenommen worden war.

Diese Eisenbahnen werden zur Erschließung der Mandschurei nicht wenig beitragen; besonders bei einer den Verhältnissen richtig angepaßten Tarifpolitik werden dem Exporte bisher noch unerschlossene Gebiete zugeführt werden können.

GROSSBRITANNIEN UND RUSSLAND IN PERSIEN.

Der Bericht, den der Spezialberichterstatter des englischen »Commercial Intelligence Committee« des Board of Trade, H. W. Maclean, über Lage und Aussichten des britischen Handels in Persien erstattet hat, beschäftigt sich an einleitender Stelle mit den Gründen für das rasche Wachstum der russisch-persischen Handelsbeziehungen bei gleichzeitigem Stillstande oder wenigstens weit langsamerem Wachstume der britischen Ausfuhr nach und Einfuhr aus Persien. Maclean glaubt, daß in den letzten Jahren auch die häufige Erwähnung dieser Tatsache einigermaßen abschreckend auf den britischen Unternehmungsgeist gewirkt habe. Aber, abgesehen von dieser Reflexwirkung der bereits eingetretenen Tatsache, seien hiebei folgende Umstände wirksam gewesen: Die kultiviertesten, bevölkertesten und am meisten prosperierenden Provinzen Persiens liegen dem Kaspischen Meere näher als dem Persischen Golf, und Ispahan liegt gerade in der Mitte, so daß der britische Handel in weit größerer Entfernung von den besten persischen Märkten ansetzt als der russische.

Freilich hat sich Großbritannien beseits schon seit langer Zeit um Herstellung von Ruhe und Ordnung im Persischen Meerbusen verdient gemacht und über Bender Abbas und Buschir einen Handelszug eingeleitet, der vor Eröffnung des Suezkanales für das Geschäft mit dem zentralen und östlichen Persien besser geeignet war als die Straße Trapezunt—Täbris. Auch die britische Dampferlinie den Tigris aufwärts bis Bagdad erleichterte den Verkehr mit dem im Westen Persiens gelegenen Hamadan. Während aber diese dem britischen Handel mit Persien dienlichen Maßregeln bereits vor 10—15 Jahren ihre Wirkung vollends ausübten, machten sich die russischen Gegenmaßregeln gerade in den letzten zehn Jahren geltend.

Die Eroberung Transkaspiens durch die Russen befreite die persische Provinz Chorassan zu ihrem großen wirtschaftlichen Vorteile von einer räuberischen Nachbarschaft und gestattete ihr die ungestörte Ausnützung ihres fruchtbaren Bodens, während zugleich die Transkaspibahn die Verwertung jener Produkte gestattete, die den langen und kostspieligen Transport nach den persischen Golfhäfen nicht vertragen. Inzwischen kamen auch die russischen Industriezentren mittels besserer Eisenbahn- und Schiffahrtsverbindungen (Wolga, Kaspisches Meer, Transkaukasische Bahn) den persischen Märkten bedeutend näher, als ihnen die britischen Industriellen je kommen konnten. Die bequeme Route der Transkaukasischen Bahn und die Straße von Akstafa nach Dschulfa am mittleren Aras, dem russisch-persischen Grenzflusse, sind noch überdies für nichrussische Waren versperrt, so daß die übrigen europäischen Länder auf die durch den Mangel an Rückfrachten aus Persien weit kostspieligere Straße Trapezunt—Täbris, angewiesen sind.

Der billigere und schnellere Warentransport von Rußland nach Nordpersien mußte dem russischen Exporthandel um so mehr zugute kommen, als Rußland in den armenischen Kaufleuten über vorzügliche Vertreter seiner kommerziellen Interessen auf den einigermaßen beengten persischen Märkten verfügt. Sie sind energische Geschäftslente, die nach Landesart bescheiden und billig leben und mit ihren sprachlichen Kenntnissen sowohl in Russisch- als auch in Persisch-Armenien gut auskommen. Überdies hat Rußland seit jeher den Import persischer Produkte zolltarifarisch begünstigt, sowohl im Vertrage von Turkomanschai vom Jahre 1828 mit seinen 5prozentigen Wertzöllen als auch in dem kürzlich abgeschlossenen russisch-persischen Handelsvertrage vom 27. Oktober 1901 (in Kraft seit Beginn des Jahres 1903).

Von den wichtigsten persischen Exportartikeln nach Rußland, Obst, Baumwolle und Reis (für sich allein jährlich ca. 25 Millionen Kronen), hatten Obst, beziehungsweise Südfrüchte einen Zoll von 25 Kop. pro Pud zu entrichten gegen Rubel 1·80 pro Pud, wenn anderer Provenienz. Der hierin sehr aufnahmsfähige russische Markt wird insbesondere von den nordpersischen Provinzen Azerbeidschan, Kaswin, Chorassan etc. versorgt. Die persische Rohbaumwolle aus Chorassan, Ispahan, Jesd, Kerman hat in Rußland einen Zoll von 40 Kop. pro Pud gegen Rubel 6·15, wenn anderer Provenienz, zu bezahlen. Die russische und persische Baumwollproduktion zusammen macht fast die Hälfte des russischen Baumwollkonsums aus. Ungeschälter persischer Reis hat in Rußland bloß 5 Kop. pro Pud zu entrichten, gegen 60 Kop., wenn anderer Provenienz. Diese Begünstigung des russischen Imports aus Persien bedeutet aber auch eine Förderung des russischen Exports nach Persien. Die Händler mit russischen Waren in Persien sind dadurch in der Lage, eine Art von Tauschhandel zu treiben und vermeiden die Spesen, die mit dem Eskompte von Wechseln oder der Belehnung sonstiger Handelspapiere durch Banken oder Geldgeber verbunden sind.

Die russische Regierung hat es aber auch nicht an direkten Exportförderungsmaßregeln fehlen lassen. Es wurden für den Export nach Persien besonders ermäßigte Eisenbahnfrachtsätze gewährt. Die Dampferlinie von Odessa nach dem Persischen Golf erhält eine

Digitized by Google

Subvention von 20.000 £ für vier Fahrten jährlich, wodurch der russische Verfrächter nach Buschir einen Vorteil von 12—15 sh. über den englischen voraus hat. Die »Banque de Prets de Perse« steht im Zusammenhange mit der Russischen Staatsbank und wird von einem Beamten der russischen Regierung geleitet. Diese Bank unterstützt den russischen Exporthandel nach Persien, insbesondere die Ausfuhr von Baumwollstoffen in bankmäßiger Weise in bedeutendem Maße. Hiezu kommen noch die unter Steuer- und Zollrückzahlungen verschleierten Exportprämien.

Diese Prämien betragen pro Pud in Rubeln für gebleichte oder ungebleichte Baumwollstoffe 4·65, für gefärbte oder bedruckte Baumwollstoffe (exklusive türkisch rot gefärbte) 4·875, gefärbte oder bedruckte türkisch-rot gefärbte 5·40, ungebleichte Leinengarne 0·30, gebleichte Leinengarne 0·70, ungebleichte Leinwand 0·75, gebleichte Leinwand 0·15, gefärbte oder bedruckte Leinwand 1·40. Die Steuerrückzahlung für Kornbranntwein beträgt 11, für Obstbranntwein 7 Kop. pro Grad. Zündhölzer, Petroleum, Tee, Tabak gehen entweder aus Rußland nach Persien in Transit oder erhalten Vergütung der Verbrauchssteuer. Zucker erhält pro Pud eine Prämie von Rubel 1·75. Aus Zucker besteht ungefähr die Hälfte der russischen Exporte nach Persien. Freilich werden durch diesen russischen Zuckerexport keine britischen Produktionsinteressen, sondern höchstens britische Schiffahrtsinteressen berührt. Die Exportprämie für Baumwollwaren liegt darin, daß dem Exporteur von Baumwollwaren der allgemeine Zollsatz für Rohbaumwolle vergütet wird, während es dem Fabrikanten freisteht, die zollfreie russische oder die unter Zollbegünstigung eingehende persische Baumwolle zu verwenden.

Einen rein tatsächlichen Vorteil genießt der nach Persien exportierende russische Fabrikant dadurch, daß die in weiten Kreisen Rußlands gangbaren Baumwolldrucke, ordinäre Glaswaren, Tonwaren, Eisen- und Kurzwaren, Papier, Lampen, Leuchter, Kleidertoffe etc. auch für einen großen Teil der persischen Bevölkerung passen. Dies verbilligt die Produktion gegenüber jenen Industrien, die für Persien besondere Fabrikationen einrichten müssen.

Abgesehen von Rußland erfährt der britische Handel auch von seiten anderer Länder Konkurrenz. Der Export von Rohseide aus den nordwestpersischen Provinzen Ghilan und Mazenderan geht vorwiegend nach Frankreich und Italien. In Südpersien konkurriert französischer und österreichischer Zucker erfolgreich mit dem Rohrzucker, der etwa aus britischen Besitzungen (Mauritius) importiert werden könnte. In Seidenstoffen hat Frankreich und in Wollstoffen Frankreich und Österreich einen größeren Import zu verzeichnen als Großbritannien. Diese Importe aus Frankreich und Österreich gehen fast durchwegs über Trapezunt, wohin sie auf Rechnung persischer Händler in Konstantinopel gebracht werden. In weißen und grauen Schirtings hat Holland die Konkurrenz mit England begonnen.

Der britische Handel mit Persien wurde noch durch folgende Momente beeinflußt: Die britischen Bezüge von Gummen und Opium aus Persien haben zugenommen, dagegen die Bezüge persischen Getreides infolge ungünstiger Lage der Landwirtschaft in den südpersischen Provinzen fast aufgehört. Der Ersatz hiefür durch die persischen Importe von Weizen, Reis und sonstigen Lebensmitteln ist vom britischen Handelsstandpunkte ganz ungenügend, da diese Gebiete bei besseren Ernten bedeutende Mengen britischer Industrieprodukte gekauft hätten.

Ferner besitzen die dem britischen Einflusse zugänglichen südpersischen Provinzen, ebenso wie die nordpersischen fruchtbare Gebiete, die bei einiger Sorgfalt für künstliche Bewässerung und öffentliche Ruhe sich geradeso entwickeln könnten, wie die durch russische Vorzugszölle in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung geförderten nordpersischen Landstriche. Aber die Macht des Schah ist in Südpersien nur in beschränktem Maße anerkannt, und zu den hieraus entspringenden Störungen der öffentlichen Ruhe kommt noch der Mangel eines durch Vorzugszölle gesicherten Absatzgebietes. Auch haben die ehemals bedeutenden britischen Exporte von Baumwollstoffen und Tee zu einem Zollsatze von $2^1/_2$ Prozent des Wertes nach Chorassan nunmehr aufgehört, und zwar teils vermöge der Transkaspischen Bahn, teils infolge von Gewährung von Zollbegünstigungen für den Teeimport Chorassans über Batum—Baku—Krasnodowsk.

Ein wichtiger Umstand, ohne den das rasche Wachstum der russischen Ausfuhr nach Persien nicht zu erklären wäre, ist die erhöhte technische Leistungsfähigkeit der russischen Werkleute und Industriellen, deren Erzeugnisse nicht nur im Preise, sondern auch im gefälligen Aussehen und in der Qualität mit den Produkten anderer Länder wetteifern können, so insbesondere gewöhnliche Glaswaren, metallene Lampen, Leuchter, emaillierte Eisenwaren. Speziell in Baumwolldrucken beruht die russische Konkurrenzfähigkeit freilich größtenteils auf den Prämien und bringt trotzdem den russischen Exporteuren kaum Gewinn. Es wird daher auch von den Interessenten eine Erhöhung der Prämien für den Export russischer Baumwollwaren nach Persien verlangt mit der Begründung, daß auch die im Lebensunterhalt der Arbeiterschaft inbegriffenen Verbrauchsabgaben und Zölle rückzuvergüten seien. Ferner wird von einer Rückvergütung bei der Ausfuhr von Wollstoffen gesprochen.

Maclean glaubt freilich, daß sich die russische Regierung zu einer Erweiterung dieses Prämiensystemes nicht leicht entschließen würde, da die ärmere und Arbeiterbevölkerung in Transkaspien und Transkaukasien den Abstand zwischen den von ihr zu entrichtenden, durch Zölle und Verbrauchsabgaben verteuerten Preisen der wichtigsten Lebensbedürfnisse und den durch russische Prämien verbilligten, in Persien noch mehr empfinden würde als bisher.

Bei Annahme einer Bevölkerung Persiens von zehn Millionen entfielen nach der Handelsstatistik über das Verwaltungsjahr 1903/04 auf den Kopf der Bevölkerung über 10 sh. von allen Waren, darunter etwas mehr als 4 sh. an russischen Waren, etwas weniger als 4 sh. an britischen Artikeln und 2 sh. auf sonstige Provenienzen, hievon 4 sh. 6 d an Textilwaren (ohne Unterschied der Herkunft), 2 sh. 6 d an Zucker, 6 d an Tee und 2 sh. 6 d für sonstige Waren. Die wirtschaftliche Lage der persischen Bevölkerung scheint sich im ganzen einigermaßen gebessert zu haben, indem die Warenpreise zugleich mit den Löhnen gestiegen sind. Dies äußert sich in besserer Kleidung und Nahrung, minder harter Behandlung durch Grundherren und Steuereinnehmer. Während die Lage in einigen nördlichen Provinzen besser ist als im Durchschnitt, besonders in Ghilan und Chorassan, ist sie im Süden, der unter einer Reihenfolge schlechter Ernten litt, etwas schlechter als der Durchschnitt. Doch erwies sich die südpersische Ernte des Jahres 1904 bereits etwas besser.

Fälle von unberechtigter Nachahmung von Handelsmarken kommen in Persien zwar vor, bilden aber kaum einen besonders schweren Übelstand. Die Versuche, industrielle Unternehmungen in Persien zu errichten, waren nur selten von Erfolg gekrönt. Die Teppicherzeugung ist wohl mehr Hausindustrie als Fabrikation, wäre aber einer strammeren, profitablen Organisation fähig. Die großen Installierungskosten bei dem mühseligen Inlandstransport der Maschinen, die hohen Kosten des Brennmaterials, der Mangel leistungsfähiger Arbeiter, die trotz niedriger Löhne für ihren Lohn zu wenig schaffen, dies sind die Hauptgründe der zu beobachtenden industriellen Mißerfolge.

Digitized by Google

Die meisten größeren Städte haben bereits telegraphische Verbindung, der Postdienst hat sich unter der belgischen Verwaltung beträchtlich verbessert, die Errichtung von Straßen hat einige Fortschritte gemacht. Nach wie vor überwiegt der Transport mittels Maultier und Kamel den mittels Wagen vollzogenen in bedeutendem Maße, und noch immer sind die Frachtkosten das größte Hindernis für die Entwicklung der Handelsbeziehungen Europas zu Persien. Die Fracht für 1 *t* Kleiderstoffe von Manchester nach Buschir kostet 2 £ 5 sh. und von Buschir nach Ispahan 10—11 £. Die Transportkosten von 1 *t* Fracht von der Seeküste zur Hochebene jenseits der Randgebirge betragen 9 d pro englische Meile und im Binnenlande auf der Hochebene selbst 4—6 d pro *t* und Meile. Ein gut organisierter Transportdienst würde die Frachtkosten im Inneren Persiens eher verbilligen als die kostspielige Erbauung von Straßen, da Maultiere und Kamele auch große Steigungen, die durch Straßenbau auf langen Umwegen freilich vermieden werden könnten, ohne besondere Anstrengung zu nehmen im stande sind. Während aber die britische Schiffahrt aus allen in den Häfen des persischen Golfes gelandeten Waren, mit Ausnahme der russischen, Nutzen zieht, ist sie am Transporte über die wichtige Trapezunter Route nicht einmal hinsichtlich der diesen Weg nach Persien zu nehmenden britischen Waren beteiligt, von denen übrigens Tee auf die Straße Batum—Baku—Krasnowodsk abgelenkt wurde.

Im Endresultate faßt Maclean die Lage des britischen Handels in Persien als keineswegs arg bedroht auf. Jene Momente, welche die Fortschritte des britischen Exports nach Persien während des letzten Jahrzehnts aufhielten, haben ihre Wirkung bereits durch längere Zeit geäußert, ohne mehr als eine Verlangsamung im Wachstume dieses britischen Exportzweiges zu erzielen. Damit dürfte ihr Einfluß auch erschöpft sein und für die Zukunft wäre eine entsprechende Anteilnahme Großbritanniens an jenen Chancen zu erwarten, welche die allmähliche Erhöhung der Wohlhabenheit und Kaufkraft der persischen Bevölkerung bietet.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN NORDCHINA.

Auch in dem letzten Quartale des Jahres 1904, dessen hervorragendstes Ereignis wohl der zwischen Japan und Rußland zu Beginn dieses Jahres entbrannte blutige Krieg ist, haben sich die Wirkungen dieses Kampfes, der sich in den der Provinz Petschili benachbarten Provinzen der Mandschurei abspielt, wie das k. u. k. Konsulat in Tientsin berichtet, weder in Petschili selbst noch in den anderen Provinzen des chinesischen Reiches gar nicht wirtschaftlich nachteilig fühlbar gemacht. Im Gegenteile, nicht nur der Einfuhr-, sondern auch der Ausfuhrhandel war im stande, aus der sich ergebenden Konjunktur Vorteile zu ziehen. Beide kriegführenden Parteien trachteten in Nordchina ihren großen Bedarf an Pelzen und Decken zu beziehen; dazu benötigte Japan noch große Mengen von Wolle und Leder, die zu Kleidungs- und Ausrüstungsmaterial verarbeitet und auch zu nicht geringem Teile von dem nordchinesischem Markte direkt bezogen wurden. Der Einfuhrhandel hatte wiederum an der russischen Armee willige Abnehmer für Lebensmittel jeder Art und für Getränke, die in großen Mengen von hier über Sinmintin nach Mukden gebracht wurden. Sowohl die Exporteure als auch die Importeure erzielten für ihre Waren bei den Truppen sehr hohe Preise und heimsten reiche Gewinne ein.

Die günstigen Ernten in fast allen Provinzen Nordchinas haben die Kaufkraft der Bevölkerung gestärkt und veranlaßten die Händler, die sich im Jahre 1903 und im Frühjahre 1904 infolge der ungewissen politischen Verhältnisse sehr große Zurückhaltung aufgelegt hatten, Bestellungen zu machen. Aus diesem Verhalten der chinesischen Händler ist zu entnehmen, daß die innere Lage Chinas eine gute ist, daß mit Zuversicht der Zukunft entgegengeblickt werden kann und daß alle aufregenden Berichte von einer drohenden Bewegung und Gärung, die sich gegen die verhaßten Fremden richten sollen, nur höchstens lokale Bedeutung haben; in dem gegenwärtigen Kriege wußte die chinesische Regierung die Neutralität geschickt aufrecht zu erhalten.

Die Wechselkurse, die trotz ihrer im allgemeinen steigenden Tendenz doch mancherlei Schwankungen aufweisen, bieten jedoch sowohl dem Importeur als auch dem Exporteur Anlaß zu Besorgnissen. Zweifellos hat der Krieg die Veranlassung gegeben zur Erhöhung des Silberpreises; schon am Ende des Jahres 1903 war der Silberkurs gestiegen, um schon im März 1904 wieder zu fallen; er erreichte am 9. April 1904 auch seinen Tiefstand (2 sh. 5 d für den Tientsin Tael auf Sichtwechsel), um seither, von kleinen Schwankungen abgesehen, bis zum Jahresschlusse 1904 zu steigen; am letzten Dezember erreichte der Kurs auch den höchsten Stand im Jahre mit 2 sh. $11^7/_8$ d auf Sichtwechsel für den Tientsin Tael. Abgesehen von dem Kriege, in dessen Verlaufe die kriegführenden Staaten für den zur Auszahlung kommenden Sold und dann für die in Ostasien in Silber zu bezahlenden großen Lieferungen bedeutende Silbermengen benötigen, haben auch die Silberankäufe Indiens zur Steigerung des Silberkurses nicht unwesentlich beigetragen.

Da die in den letzten Monaten des Jahres 1904 wegen der unsicheren Verhältnisse geringer ausgefallenen Bestellungen und Einfuhren die Vorräte nicht in hinreichender Weise ergänzt hatten, gestaltete sich das Einfuhrsgeschäft im IV. Quartal 1904 viel lebhafter. Bei den der Einfuhr günstigen Wechselkursen war es möglich gewesen, fast alle Ordres, die nach Hause überschrieben wurden, auch tatsächlich auszuführen.

In baumwollenen Stückgütern sind sehr schöne Umsätze in der Berichtsperiode erzielt worden, besonders in den amerikanischen Stapelartikeln, wie in Sheetings und Drills; allerdings wurde meist prompte Ablieferung zur Bedingung gemacht, an deren Unmöglichkeit manche Geschäfte scheiterten, da die Spinnereien und Webereien in Europa und Amerika mit Arbeit überhäuft waren und nicht die bedungenen Lieferzeiten einhalten konnten. Einen nachteiligen Einfluß auf die Entwicklung des Geschäftes übte der gegen Ende des Novembers eingetretene Preissturz des Rohproduktes aus, der die Kundschaft hier kopfscheu machte, da man in Erwartung eines weiteren Preisfalles mit den Bestellungen zuwartete. Trotz eines 30prozentigen Preisfalles des Rohproduktes — Ende September notierte Baumwolle in Liverpool 6·04 d pro Pfund und am Schlusse des Jahres nur $4^1/_2$ d — wich der Preis der Baumwollwaren jedoch nur ganz unbedeutend. Dies ist darauf zurückzuführen, daß, als vor Jahresfrist die Baumwollpreise ganz erheblich gestiegen waren, die Preise für die fertige Ware nicht in demselben Maße erhöht worden sind. Auch die englischen Stapelartikel, Shirtings, T-Cloth und Italians, gingen gut in größeren Abschlüssen und verhältnismäßig hohe Preise konnten besonders für bessere Qualitäten erzielt werden. Die namentlich gegen Quartalsschluß bewilligten Preise waren recht günstig, doch konnten auch hier wegen der bedungenen kurzen Lieferzeiten viele Geschäfte nicht zum Abschluß gebracht werden. Dazu waren noch die Kursverhältnisse recht unsicher und auch die Baumwollpreise erwiesen sich nicht als stetig. Italians, sowohl plain wie figured, waren gut gefragt und es gingen selbst gute und teure Qualitäten schrank ab.

In Baumwollgarnen ist das direkte Geschäft mit Umgehung von Shanghai noch sehr selten; englisches Garn war fast gar nicht begehrt, das japanische und indische Fabrikat fand einen schon besseren Markt.

In Wollwaren war das Geschäft nicht allzu günstig; allerdings werden Wollwaren in den Frühjahrsmonaten bestellt, um die Artikel schon im Sommer hier landen zu können. Im Jahre 1904 belief sich die Einfuhr von englischen Camlets auf 3202 Stücke gegen 1766 im Vorjahre und auf 5242 Stücke Lastings gegen 8064 im Jahre 1903.

In Anilinfarben wurden im IV. Quartal 1904 ganz schöne Abschlüsse erzielt, doch ist der Gewinn bei diesen Geschäften ein recht geringer; die Preise sind infolge der noch immer bedeutenden Vorräte, die hier und in Shanghai lagern, sehr gedrückt und die Nachfrage läßt daher auch noch zu wünschen übrig. Die Einfuhr des Jahres 1904 hielt sich so ziemlich auf der Höhe

Digitized by Google

des Jahres 1903; ihr Wert betrug 312.248 Haikwan-Taels gegen 318.507 im Jahre 1903.

Der Markt für Nähnadeln, der für lange Zeit sehr schlecht war, hat sich erheblich gebessert; die großen Vorräte scheinen endlich abgestoßen zu sein, da Neubestellungen wieder einlaufen. Die Aussichten sind demnach für die nächste Zukunft keine schlechten. Aus den Ziffern des Zollamtes ersieht man die Depression, unter der dieser Artikel unter dem Einflusse der starken Übereinfuhr der Jahre 1902—1904 litt; während im Jahre 1903 716.163 Bündel zu 1000 Stück eingeführt wurden, war die Einfuhr des Jahres 1904 auf 389,102.000 gesunken. Infolge der Übereinfuhr wurde viel Geld verloren, da die lagernde Ware dem Verrosten ausgesetzt ist, wodurch sie oft unverkäuflich wird, jedenfalls jedoch an Wert einbüßt.

Die Nachfrage nach ganz- und halbseidenen Bändern hat auch recht bedeutend nachgelassen und besonders die glatten, nicht dekorierten Muster sind andauernd vernachlässigt.

Für Knöpfe war die Nachfrage in der Berichtsperiode nicht schlechter und nicht besser wie gewöhnlich; das Geschäft, das dem Importeur einen sehr bescheidenen Nutzen abzuwerfen pflegt, bewegte sich in den hergebrachten Grenzen.

Im großen und ganzen lagen die Verhältnisse auf dem Ausfuhrmarkte recht günstig und trotz des hohen, gegen Ende 1904 noch immer steigenden Silberkurses haben die Exporteure ganz wider Erwarten eine reiche Ausfuhr durchzuführen gehabt. Natürlich sind zum Teile die hohen Preise, die gezahlt worden sind, dem Kriege zuzuschreiben, da die kriegführenden Parteien Wolle und Felle zu jedem Preise zu kaufen bereit waren.

Die Preise für Wolle sind auf den Märkten Europas und Amerikas erheblich gestiegen und zeigen eine feste Tendenz. Da die Chinesen mit ihren Forderungen ebenfalls nicht unbedeutend in die Höhe gegangen sind, ergibt sich für den Exporteur bei dem herrschenden hohen Silberkurse trotzdem nur ein sehr geringer Nutzen. Die Aussichten für einen günstigen Markt sind aber noch immer ziemlich gute. Die knappen Zufuhren von Schafwolle, die auf die europäischen Märkte kamen, haben die chinesische Wolle, die sonst fast ausschließlich nach Amerika als Füllmaterial für die dort erzeugten Teppiche geht, selbst in Europa zu Ehren gebracht, und tatsächlich ist Europa für nordchinesische Schafwolle in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres ein besserer Abnehmer gewesen als selbst Amerika. Die Ausfuhr des Jahres 1904 betrug 177.646 Pikuls gegen 118.305 Pikuls im Jahre 1903. Von der allgemeinen Lage hat Ziegenwolle nicht profitiert, doch ist zu erwarten, daß auch hiefür die Preise bald anziehen werden; die von den chinesischen Händlern schon jetzt verlangten Preise sind ausnehmend hoch. Während im Jahre 1904 3498 Pikuls ausgeführt wurden, betrug die Ausfuhr des Jahres 1903 bloß 2506 Pikuls. Die Notierungen für Kamelwolle haben eine Höhe erreicht, die bisher unbekannt war; man hatte für Ware dritter Qualität jetzt höhere Preise wie vor Jahresfrist für die erste Qualität. Dies ist darauf zurückzuführen, daß infolge des Krieges die ziemlich bedeutenden Mengen von Kamelwolle, die aus Sibirien dem europäischen Markte zuzufließen pflegen, infolge des Krieges im Lande selbst verarbeitet werden und daher für die europäischen Konsumenten in Wegfall gekommen sind. Auch in diesem Artikel sind die Aussichten gute. Die Ausfuhr war infolge der hohen gezahlten Preise ungemein reich; sie belief sich auf 20.610 Pikuls gegen 12.853 Pikuls des Jahres 1903.

Die europäischen Märkte für Pferdehaar sind günstig, die Preise sind ebenfalls wegen des Ausfalles der Zufuhren aus Sibirien stark in die Höhe gegangen, doch bringt man der Marktlage nicht sehr viel Vertrauen entgegen und erwartet ein baldiges Zusammenbrechen der Preise; spätestens bei Wiederaufnahme der Versendungen aus Sibirien werden die normalen Preise wieder notiert werden. Die Ausfuhr belief sich im Jahre 1904 auf 2930 Pikuls Pferdeschwänze und 2990 Pikuls Pferdemähnen gegen 2526, beziehungsweise 2859 Pikuls im Vorjahre.

Der Markt in Schweineborsten war infolge der Liquidation einer großen New-Yorker Firma zu Beginn des IV. Quartals 1904 sehr gedrückt; über 4000 Pikuls wurden auf den Markt geworfen, die à tout prix verkauft werden sollten. Seither haben sich die Verhältnisse wieder gebessert und es wird nicht lange währen, bis sich die Preise wieder auf dem alten Niveau befinden werden. Die auf dem Tientsiner Markte gezahlten Preise mußten infolge des steigenden Kurses etwas niedriger gehalten werden. Die Ausfuhr nahm unbedeutend ab und beziffert sich für 1904 auf 14.954 Pikuls gegen 15.321 im Vorjahre.

Infolge des Krieges mußten die Armeen mit warmen Kleidern versorgt werden und die Nachfrage nach Fellen war daher nicht nur in Ostasien eine gute, sondern auch in Europa und Amerika machte sich eine lebhaftere Nachfrage, als sie in den letzten Monaten zutage getreten sind, geltend, so daß die Marktlage für Felle ganz hervorragend günstig sich gestaltete.

Ein sehr großer Teil der nordchinesischen Ziegendecken ist nach Japan gegangen und infolge der dadurch sehr knapp ausgefallenen Zufuhren nach Europa sind die Preise auf den dortigen Märkten stark in die Höhe getrieben worden. Dazu kommt, daß auch Amerika wieder als Käufer auftritt, doch werden die amerikanischen Händler ihren Bedarf wohl in Europa decken müssen. Trotz der hohen Preise, die die heimischen Märkte für die Ziegendecken geben, ist bei dem Geschäfte nur sehr wenig zu profitieren, einerseits wegen der hohen Silberkurse, anderseits wegen der hohen Forderungen der Chinesen. Die Ausfuhr betrug im Jahre 1904 (gegen das Vorjahr): schwarze Decken 28.425 (11.703), graue 615.534 (310.205), weiße 190.131 (120.769), gemischte 64.459 (20.823).

Die Zufuhren in gegerbten Ziegenfellen waren im letzten Quartale nicht der Nachfrage entsprechend; für graue macht sich ein ziemlicher Bedarf geltend, da in Amerika daraus Automobiljacken verfertigt werden; für bessere Qualitäten werden auch sehr hohe Preise gezahlt. Die Exporte betrugen (gegen das Vorjahr): schwarze 169.302 (134.141), weiße 52.222 (18.018), graue 123.126 (70.186).

Die chinesischen Händler verlangten für ungegerbte Ziegenfelle so hohe Preise, daß das Geschäft bei den hohen Silberkursen nur sehr schwierig gemacht werden konnte, da die amerikanischen Fabrikanten nicht geneigt waren, ihre Höchstangebote zu erhöhen. Die Ausfuhr des Jahres 1904 ist auch ein wenig gegen die des Jahres 1903 zurückgegangen und betrug 1,841.137 Stück gegen 1,932.277 Stück im Jahre 1903.

Tibetfelle sind in Europa endlich wieder besser gefragt; auf den Oktober-Auktionen in London wurden die aufgehäuften minderwertigen Vorräte losgeschlagen und seither macht sich eine Nachfrage, die sich recht günstig anläßt, geltend. Die Preise sind im Steigen begriffen und es läßt sich erwarten, daß in diesem Artikel in nächster Zukunft schöne Geschäfte gemacht werden können.

Die europäischen und amerikanischen Märkte für Strohgeflechte gestalten sich seit ungefähr einem halben Jahre ziemlich zufriedenstellend, da die Mode sich wieder mehr den chinesischen Artikeln zuwendet. Die Preise stehen allerdings noch nicht in einem richtigen Verhältnis zu den Herstellungskosten; dazu bedingt der hohe Kursstand noch Einkaufspreise, zu denen es sich für die Chinesen gar nicht lohnen kann, die Ware zu verfertigen. Die Ausfuhr ist auch gegen das Vorjahr nicht unbedeutend zurückgegangen; der Gesamtexport belief sich im Jahre 1904 auf 26.298 Pikuls gegen 34.774 Pikuls im Jahre 1903; hievon entfielen auf Mottled (gesprengelt) 15.636 (gegen 24.143 im Jahre 1903), weiße 9895 (9206) und färbige Ware 767 Pikuls (1425).

Da die japanische Heeresverwaltung große Ledermengen benötigte und diese zu jedem Preise sich beschaffen mußte, wurden die Ansprüche der chinesischen Händler für Kuhhäute immer größer. Da noch der steigende Kurs die Ware verteuerte, konnten Geschäfte nur sehr schwer abgeschlossen werden; die nordchinesischen Häute werden jedoch immer lebhafter begehrt und die Ausfuhr nimmt daher alljährlich zu. Bei den zu erwartenden größeren Zufuhren wird das Geschäft in Kuhhäuten bald eine größere Bedeutung gewinnen; im Jahre 1904 wurden 10.270 gegen 9482 Pikuls zur Ausfuhr gebracht.

Im IV. Quartale 1904 wurden in Jute fast gar keine Geschäfte gemacht, da Ware nur in sehr geringen Mengen auf den Markt kam. Bei den Kursverhältnissen lohnt es sich eben nicht, Jute zu pflanzen.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE AMOYS UND SWATOWS IM JAHRE 1903.

Das Jahr 1903 bedeutete für den chinesischen Vertragshafen Amoy in der Provinz Fokien, wie ein Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong mitteilt, den Wiederaufbau eines großen Teiles der Stadt, welcher durch zwei verheerende Feuersbrünste zu Ende 1902 und Beginn 1903 zerstört worden war. Baumaterialien und Vorräte aller Art wurden daher von den chinesischen Kaufleuten in weit größeren Mengen als sonst zur Einfuhr gebracht, wodurch der Import dieser Materialien sich namhaft steigerte. Anderseits ging auch der Export ein wenig in die Höhe, und da auch die Reisernte in der Umgebung von Amoy sehr günstig ausgefallen und daher keine Notwendigkeit größerer Reisbezüge aus den anderen chinesischen Provinzen vorlag, so war auch mehr Geld zum Ankaufe von fremdländischen Luxuswaren für die chinesischen Kaufleute zur Verfügung. Dazu trug auch die gegen Ende des Jahres 1903 eingetretene Verteuerung des Silberkurses bei, die indirekt eine Verbilligung der fremdländischen Waren herbeiführte.

Hingegen fehlte es auch im abgelaufenen Jahre nicht an ungünstigen Erscheinungen im Handelsverkehre Amoys. So wurden mehr Schiffe im Schiffahrtsverkehre ver-

Digitized by Google

wendet, als Ladung für dieselben zur Verfügung stand, und die Frachtraten gingen derartig zurück, daß sie kaum irgendwelche Rentabilität boten. Bohnenkuchen wurden gleichfalls weit über den Bedarf hinaus aus Niutschwang importiert, und zahlreiche chinesische Kaufleute erlitten hiedurch große Verluste. Der neuerliche Ausbruch einer Pestepidemie verlangte mehrere tausend Opfer unter der chinesischen Bevölkerung und verringerte dadurch die zu Gebote stehenden Arbeitskräfte. Die Ernte an Narcissuszwiebeln gestaltete sich sehr reichlich, aber gerade infolgedessen sanken die Preise für dieselben und verhinderten ein zufriedenstellendes Geschäft. Die Rohrzuckerernte war gleichfalls sehr ergiebig, doch litt der Absatz des einheimischen Zuckers unter der Konkurrenz des europäischen Rübenzuckers, welcher zu billigeren Preisen offeriert wurde.

Die Einnahmen des Seezollamtes beliefen sich auf 888.030 Haikwan Taels und zeigten somit eine Steigerung um 72.000 Haikwan Taels gegenüber jenen des Jahres 1902, abgesehen davon, daß sie die höchsten seit dem Jahre 1897 waren. Der Wert des gesamten Handels betrug im Jahre 1903 20,918.453 Haikwan Taels im Vergleiche zu 21,495.449 im vorhergegangenen Jahre. Hievon entfielen auf die Nettoeinfuhr fremdländischer Waren 8,853.945 Haikwan Taels gegenüber 10,069.692 im Jahre 1902. Von dem Ausfalle von 1,253.000 Haikwan Taels, um welchen der Wert der Importe im Jahre 1903 geringer war als jener im Jahre 1902, ist allein 1 Million auf die obenerwähnte verringerte Einfuhr von Reis zu setzen. Der Wert der Nettoausfuhr wurde im Jahre 1903 auf 2,035.726 Haikwan Taels geschätzt und überstieg daher um 435.000 Haikwan Taels jene des Jahres 1902.

Seit längerer Zeit bereits schon verhält sich der Wert der Einfuhr zu jenem der Ausfuhr dieses Hafens wie 4 : 1, und diese Tatsache ist keineswegs als eine Folge der ungünstigen Entwicklung von Handel und Verkehr daselbst zu betrachten. Vielmehr erklärt sie sich daraus, daß Amoy infolge seines großen Auswandererverkehres nach Singapore und Holländisch-Indien ein namhafter Gläubiger vorerwähnter Länder ist. Die großen Geldsummen, welche Amoy von seinen in den vorgenannten Ländern etablierten Bewohnern empfängt, gestatten demselben, den Einkauf der zahlreichen fremdländischen Waren, welche zum Importe gelangen, zu bezahlen und kann daher die Höhe des jeweiligen Importes fremdländischer Waren als der beste Maßstab für die Prosperität des Vertragshafens angesehen werden.

Hinsichtlich der einzelnen Artikel im vorgenannten Importverkehre ist zu bemerken, daß Baumwoll- und Schafwollwaren im allgemeinen infolge der eingangs erwähnten Schadenfeuer während des Jahres 1903 in größeren Mengen von Amoy bezogen wurden. Dies gilt insbesondere hinsichtlich T-Clothes, Turkey Reds, Lawns, japanischen Flanellen, Crêpes. Die Einfuhr von Roheisen und Eisennägel erfuhr nahezu eine Verdoppelung, während jene von Alteisen stark zurückging. Blei, welches hauptsächlich zur inneren Bekleidung der Teekisten, und Zinn, welches zur Herstellung des Metallglanzes auf dem chinesischen Kultuszwecken dienenden, sogenannten »Josspaper« verwendet wird, wurden gleichfalls in gesteigerten Mengen importiert. Aus Blei und Zinn bereiten die Chinesen in Amoy auch eine besondere Legierung, das sogenannte »Pewter«, welches zur Herstellung zahlreicher Kunst- und Kultusgegenstände daselbst verwendet wird. Zinn und Schwefel liefern eine Goldfarbe, mit welcher aus Holz geschnitzte Figuren, insbesondere Darstellungen von chinesischen Göttern und Helden, vergoldet werden. Unter anderen Waren, welche eine namhafte Steigerung ihrer Einfuhr verzeichneten, sind Messingknöpfe, Steh- und Taschenuhren, japanische Zündhölzchen, Nadeln, europäische Sonnenschirme etc. zu nennen.

In der Ausfuhr zeigten insbesondere Bambusbürsten, getrocknete Fische, Eisenpfannen, Granitstein, schwarzer Tee, präparierter Tabak, Holz, Narcissuszwiebeln eine nicht unbedeutende Vermehrung, während hingegen Hanfsäcke, Zinnbüchsen, Blattgold, Tabaksblätter etc. eine Verminderung erfuhren. Die Ausfuhr von 90.000 Pikuls Tee für fremdländischen Konsum, welche Amoy noch vor 30 Jahren verzeichnete, ist aus den schon wiederholt erörterten Ursachen des Rückganges des südchinesischen Teehandels und der Konkurrenz des indischen Tees seitdem namhaft zurückgegangen und beschränkte sich im Jahre 1903 auf 7000 Pikuls, welche gleichfalls nur von den chinesischen Auswanderern in Java und in den Straits konsumiert werden.

Sowohl die Zahl als auch der Tonnengehalt der Schiffe, welche in diesem Hafen während des Jahres 1903 ein- und ausliefern, übersteigen bei weitem jene des Jahres 1902, gleichwohl gestaltete sich die Rentabilität der Schiffahrt aus den schon eingangs erwähnten Ursachen wenig gewinnreich.

Es gelangten zur Ein- und Ausdeklarierung im Seeverkehre Dampfer unter Flagge: britischer 1084 (1,335.370 *t*), japanischer 452 (391.267 *t*), deutscher 80 (111.646 *t*), chinesischer 108 (98.930 *t*), amerikanischer 27 (47.253 *t*), norwegischer 30 (30.220 *t*), holländischer 13 (20.510 *t*), russischer 6 (9368 *t*), schwedischer 6 (5352 *t*), dänischer 4 (4528 *t*), französischer 2 (1422 *t*), Summe 1812 2,055.866; britische Segelschiffe 9 (6927 *t*), japanische 47 (1274 *t*), Summe 56 (8201); im Binnenschiffahrtsverkehr: britische Fahrzeuge 5197 (152.459 *t*), chinesische 1507 (65.988 *t*), japanische 2016 (39.497 *t*), spanische 600 (18.946 *t*), Summe 9320 (276.890).

Für die Entwicklung der chinesischen Auswanderung war der Ausbruch von Pest und Cholera und die infolgedessen in allen benachbarten Häfen gegen Provenienzen aus Amoy verhängten Quarantänumaßregeln ein schweres Hindernis. Gleichwohl brachte auch in diesem Jahre die vorerwähnte Auswanderung reichlich Geldmittel nach Amoy, und im Anschlusse an die schon an anderer Stelle besprochene Bedeutung dieses Geldzuflusses wäre zu erwähnen, daß durchschnittlich jeder Auswanderer ca. 100 $ zurückbringt oder ca. 5 $ jährlich an seine Verwandten in Amoy sendet. Da durchschnittlich jährlich 60.000 Auswanderer nach Amoy zurückkehren und ca. 2,500.000 im Auslande beschäftigt sind, so ergibt dies schon einen jährlichen Geldzufluß von ca. 16 Millionen Dollars, welcher hauptsächlich dem Einlaufe fremdländischer Ware zu gute kommt.

Während des Jahres 1903 gestaltete sich der Auswandererverkehr wie folgt:

69.093 Köpfe nach den Straits Settlements, daher zurück 26.948, 7409 nach den chinesischen Küstenplätzen, daher zurück 8872, 5797 nach Formosa, zurück 6740, 5597 nach Hongkong, zurück 21.717, 5154 nach Manila, zurück 1307, 2319 nach Saigon, zurück 465, 1665 nach anderen Häfen, zurück 66, zusammen 97.034 Auswanderer und 66.115 Rückwanderer.

Unter besonderen und für die zukünftige Entwicklung von Handel und Verkehr in Amoy wichtigen Ereignissen ist die im Jahre 1903 erfolgte Errichtung eines internationalen Settlements auf der Insel Kulangsu zu erwähnen, welche nach langen Verhandlungen mit der chinesischen Regierung endlich am 1. Mai 1903 zustande kam. Die Insel Kulangsu war schon in früheren Jahren zumeist von den in Amoy lebenden Europäern bewohnt, wozu sie sich durch ihre günstige und gesunde Lage vorzüglich eignet. Die Verwaltung dieses Settlements erfolgt nach westländischen Prinzipien durch einen seitens der auf dieser Insel ansäßigen fremdländischen Staatsangehörigen gewählten Gemeinderat.

Für die Entwicklung von Handel und Verkehr in Swatow (Norden der Provinz Kwangtung) war das Jahr 1903 wenig reich an wichtigen Ereignissen und Veränderungen. Der gesamte Wert des Nettoaußenhandels dieses Vertragshafens belief sich auf 43,792.227 Haikwan Taels gegenüber 44,590.171 im Jahre 1902 und der diesbezügliche Ausfall ist auch hier auf die befriedigende Reisernte zurückzuführen, infolgedessen weniger Reis

Digitized by Google

aus Siam und Indo-China eingeführt werden konnte. Die schwankenden Kursverhältnisse hatten einen ungünstigen Einfluß auf die Entwicklung des fremdländischen Importes; dazu kam auch das Falliment eines der bedeutendsten chinesischen Importhäuser in der benachbarten Provinzialhauptstadt Chauchaufu, wodurch auch die übrigen eingeborenen Kaufleute große Verluste erlitten.

Die Zuckerernte fiel zufriedenstellend aus, doch begegnete die Verwertung des Rohzuckers der starken Konkurrenz des aus dem Auslande eingeführten gleichen Produktes. Wenn auch die Befürchtungen für den Ausbruch des russisch-japanischen Krieges im Jahre 1903 noch keinen unmittelbaren Einfluß auf die Entwicklung des Handelsverkehres in Swatow hatten, so übten sie doch eine indirekte schädliche Wirkung aus, indem Korea im Gegensatze zu den früheren Jahren weniger Grasscloth, eines der wichtigsten Erzeugnisse der Umgebung von Swatow, kaufte.

Die Einnahmen des Seezollamtes beliefen sich auf 1,632.771 Haikwan Taels und waren die zweithöchsten, die jemals verzeichnet und nur durch jene des Jahres 1899 übertroffen worden waren. Auf den fremdländischen Import entfiel ein Warenwert von 14,142.821 Haikwan Taels, um 316.954 Haikwan Taels weniger als im Jahre 1902. Die Einfuhr von Baumwollwaren gestaltete sich sehr zufriedenstellend und verzeichnete insbesondere jene von Grey und White Shirtings, T-Gloths, Dyed Shirtings und Cotton Flannel namhafte Zunahmen. Das Geschäft in Schafwollwaren blieb stationär und Metallwaren begegneten geringerer Nachfrage. Der verminderte Bezug amerikanischen Mehles war eine Folge des oberwähnten günstigen Ausfalles der Reisernte.

Der Import von fremdländischen Zucker war im Berichtsjahre nicht so bedeutend wie im Jahre 1902, bedrängte aber gleichwohl, wie schon oben erwähnt, die gleiche lokale Produktion. Insbesondere gelangten raffinierter Hongkong sowie roher Zucker aus Java zur Einfuhr, weniger raffinierter Rübenzucker. Ersterer wird vielfach zur Beimischung zu dem in Swatow selbst erzeugten minderen Zucker verwendet. Ungeachtet der Bezirk von Swatow selbst über eine große Papierproduktion verfügt, gelangte doch auch fremdländisches, ungeleimtes Papier in steigenden Quantitäten zur Einfuhr und wird speziell als chinesisches Brief- und Affichensowie Packpapier verwendet.

Der Exporthandel von Swatow erreichte im Jahre 1903 einen Gesamtwert von 5,174.134 Haikwan Taels, d. i. etwas weniger als im Jahre 1902. Die Ausfuhr nach Hongkong zeigte eine kleine Abwechslung, während jene nach Cochinchina und Siam sich vermehrte. Der Hauptsache nach umfaßt dieselbe Lebensmittel oder andere Bedarfsartikel für den Gebrauch der in den vorgenannten Ländern angesiedelten chinesischen Auswanderer.

Die Zahl und der Tonnengehalt der Schiffe, welche während des Jahres 1903 Swatow anliefen, betrug 1303, beziehungsweise 1,410.150 *t* und bedeutete den größten Schiffsverkehr, welchen dieser Vertragshafen bisher jemals verzeichnet hatte. Hiezu trug hauptsächlich bei, daß im Jahre 1903 die deutsche Reederei Rickmers & Comp. in Bremen mit fünf Dampfern den Frachten- und Kuliverkehr zwischen Swatow und Bangkok aufnahm und dadurch mit der schon bestehenden regelmäßigen Linie des Norddeutschen Lloyd zwischen diesen beiden vorgenannten Häfen in heftige Konkurrenz trat. Letztere dauerte durch mehr als vier Monate und erniedrigte die Passagierraten für chinesische Auswanderer nach Bangkok derartig, daß diese schließlich von den beiden Schiffahrtsgesellschaften gratis befördert wurden und sogar noch freie Verköstigung auf der Überfahrt gewährt wurde. Nach namhaften Verlusten beiderseits einigten sich die beiden Schiffahrtsgesellschaften dahin, daß der Norddeutsche Lloyd die oben erwähnten Dampfer der Firma Rickmers & Co. käuflich erwarb, wodurch die früheren Schiffsraten wieder hergestellt wurden. Ein ähnlicher, wenn auch nicht so heftiger Tarifstreit entwickelte sich auch im Schiffsverkehre zwischen Swatow, Singapore und den Straits Settlements, indem daselbst auch die englische British India Steamship Comp. mit der diesbezüglichen Linie des Norddeutschen Lloyd in Konkurrenz trat. Auch hier kam es schließlich zu einer Verständigung, infolgedessen letztgenannte Schiffahrtsgesellschaft ihren bisherigen Verkehr behauptete.

Insgesamt wurden Schiffe in Swatow ein- und ausdeklariert wie folgt: in der Seeschiffahrt Dampfer: britische 1600 (1,835.894 *t*), deutsche 449 (481.145 *t*), japanische 416 (360.010 *t*), chinesische 79 (82.812 *t*), norwegische 34 (32.892 *t*), holländische 12 (18.590 *t*), französische 10 (7084 *t*), schwedische 4 (3956 *t*), österreichisch-ungarische 4 (2472 *t*), Summe 2608 (2,824.855 *t*); Segelschiffe: japanische 2 (38 *t*); Binnenschiffahrt: chinesische Fahrzeuge 3876 (110.136 *t*), britische 1152 (89.598 *t*), deutsche 232 (4710 *t*), Summe 5260 (204.344 *t*).

Das in obiger Zusammenstellung des Seeschiffahrtsverkehres enthaltene Erscheinen der österreichisch-ungarischen Flagge ist auf einen vaterländischen Dampfer zurückzuführen, welcher unter Vercharterung an eine Hongkonger Firma zweimal diesen Hafen in Küstenschiffahrt anlief. Der namhafte Verkehr norwegischer, holländischer, selbst französischer und schwedischer Dampfer im Küstenverkehre zeigt, wie rentabel derselbe auch für eine größere Beteiligung unserer Handelsmarine wäre, sofern letztere entsprechende, für die einschlägigen Verhältnisse geeignete Dampfer nach Ostasien entsenden würde.

Das Jahr 1903 war für Swatow auch insoferne von Bedeutung, als in demselben die Konzessionierung einer Eisenbahn zwischen Swatow und der benachbarten Provinzialhauptstadt Chau chou fu zustande kam. Letztgenannte Stadt zeichnet sich durch einen namhaften Handelsverkehr aus und ist das wirtschaftliche Zentrum des gesamten Hinterlandes von Swatow, mit welchem es durch Binnenwasserstraßen verbunden ist. Das zum Baue der oben erwähnten Bahn notwendige Kapital von 2 Millionen Dollars wurde ausschließlich von chinesischen Kapitalisten aufgebracht; im Zusammenhange damit wurde auch eine chinesische Bank in Swatow und Hongkong errichtet. Die technische Durchführung des Bahnbaues, welcher eine Länge von 20 englischen Meilen hat und nur geringe Schwierigkeiten bietet, soll hauptsächlich durch japanische Ingenieure mit tunlichster Verwendung japanischer Materialien besorgt werden. Schwierigkeiten der chinesischen Kapitalisten mit der chinesischen Regierung sowie der Ausbruch des russisch-japanischen Krieges, wodurch japanische Ingenieure sowie japanische Materialien nur schwer erhältlich sind, haben den Beginn des Bahnbaues namhaft verzögert, so daß derselbe kaum in der in Aussicht genommenen Zeit von 2 Jahren beendigt sein dürfte. Gerade dadurch bieten sich günstige Aussichten, daß fremdländische Ingenieure, unterstützt von fremdländischen Kapitalisten und Industriellen diesen Bahnbau vollenden könnten, wie überhaupt Swatow, beziehungsweise Chau chou fu sich als Ausgangspunkt größerer, sehr rentabler und zukunftsreicher Schienenstänge in das Innere Chinas eignen würde.

MISZELLEN.

Russische Verkehrspläne. Die russische Regierungskommission, welche über die Verbindung der Orenburg—Taschkenter Bahn mit der großen Sibirischen Bahn beriet, entschied, wie der Märzbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, daß vorläufig die wirtschaftliche Erforschung der durch die neue Eisenbahn zu durchschneidenden Gegend vorzunehmen sei, worauf erst eine definitive Entscheidung

Digitized by Google

über den Bahnbau sowie über die einzuschlagende Linie getroffen werden sollte.

Der Bau des zweiten Geleises der Sibirischen Bahn, welcher vor einiger Zeit beschlossen wurde, soll wieder aufgegeben worden sein. Man will die Durchgangsfähigkeit der Bahn durch andere Mittel heben.

Der Bau einer neuen Eisenbahnlinie Perm—Jekaterinburg soll nunmehr nach Beendigung der Trassierungsarbeiten beschlossen worden sein. Die Baukosten dürften 12 Millionen Rubel, die Länge der Linie ca. 300 Werst betragen.

Da der Verkehr auf der Nikolai-Bahn, Petersburg—Moskau, von Jahr zu Jahr wächst, obgleich ein Teil der Güter durch die im Laufe der letzten Jahre gebauten anderen Bahnen abgelenkt worden ist und die Nikolai-Bahn sich bereits als bedeutend abgenützt erweist, soll zum Umbau derselben geschritten werden. Hiezu wären 24 Millionen Rubel, die auf fünf Jahre aufzuteilen wären, erforderlich.

Die Regierung widmet sich mit verstärktem Eifer den Arbeiten zur Instandsetzung der Flüsse in Sibirien, damit diese bei Eröffnung der Schiffahrt die Sibirische Bahn entlasten können. So sind mehrere Baggermaschinen und andere einschlägige Geräte nach Sibirien abgegangen; es werden auch Trassierungen behufs Schaffung neuer Wasserwege vorgenommen.

Konkurrenzhäfen Odessas. Im Schiffahrtsverkehr Odessas mit dem Auslande und noch mehr in demjenigen mit dem Dnjepr und den fruchtbaren Gegenden an diesem Flusse macht sich, wie der Märzbericht des dortigen k. u. k. General-Konsulates mitteilt, der Wettbewerb des Hafens Cherson immer mehr fühlbar. Auch von Horly und Skadorsk äußert sich die Nachfrage nach Schiffsräumen mit einer für Odessa nachteiligen Intensität.

Fischereischulen in Rußland. Demnächst sollen an der Wolga sowie im Süden Rußlands, wie der Märzbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, einige Fischereischulen, deren es bisher noch keine in Rußland gab, eröffnet werden.

Neuer Freihafen auf den Kanarischen Inseln. Mit königlicher Verordnung vom 6. März l. J. wurde, wie der Märzbericht des k. u. k. General-Konsulates in Barcelona mitteilt, dem seitens des Magistrates von Galdar auf der Insel Gran Canaria an die spanische Regierung gestellten Ansuchen stattgegeben, den zum vorgenannten Gemeindebezirke gehörigen Hafenort Puerto de Sardina, welcher jährlich von ungefähr 500 Schiffen angelaufen wird, die Privilegien eines Freihafens zu erteilen. Demgemäß wurde der erwähnte Ort in die Reihe der auf den Kanarischen Inseln bestehenden Freihäfen eingestellt.

Ländereienvergebung in Spanisch-Westafrika. Mit königlichem Dekret vom 9. März d. J. wurde, wie der Märzbericht des k. u. k. General-Konsulates in Barcelona mitteilt, für den 15. Mai l. J. ein Konkurs zur Konzessionsverleihung für die Urbarmachung und Kolonisation der zwischen den Wasserläufen des Rio Campo und Rio Muni gelegenen Ländereien der spanischen Kolonie Guinea (zwischen Deutsch-Kamerun und dem französischen Kongogebiet) ausgeschrieben. Handelsgesellschaften, welche sich darum bewerben wollen, müssen ihren Geschäftssitz in Spanien aufschlagen; auch wird verlangt, daß der Präsident, der Sekretär und die Mehrzahl der Mitglieder des Verwaltungsrates spanische Staatsangehörige seien. Das gleichzeitig mit dem Offert zu erlegende Depot beträgt 100.000 Pesetas, welche Summe bei der General-Depositenkasse in Madrid zur Verfügung des spanischen Ministeriums des Äußern zu halten ist.

Die Heuschreckenplage in Südafrika. Im Kaplande wirkten die Nachrichten von dem Auftreten der Wanderheuschrecken, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, recht beunruhigend. Das Mittelland und die Ostprovinzen sind von ungeheueren Heuspringerschwärmen heimgesucht. Das wenige Grün, das der Dürre zu widerstehen vermochte, fällt ihnen zum Opfer. Die Bedeutung der Plage wird am besten durch die Tatsache gekennzeichnet, daß die Regierung eigene Bulletins über die Zahl und beiläufige Stärke der Schwärme an einzelnen Plätzen, sowie über die von den Schwärmen eingeschlagene Wanderrichtung verlautbaren läßt. Der Westen und Süden sind gewöhnlich von dieser Plage verschont. Welchen Umfang die Heuschreckenschwärme mitunter erreichen, zeigt ein am 18. Dezember 1904 vorgekommener Fall. Der Eisenbahnzug von Rosmead nach Graaff—Reinet an der Linie Port-Elizabeth—Bloemfontein stieß auf einen Schwarm, der 20 englische Meilen umfaßte und an einzelnen Stellen so dicht war, daß der Zug zur Zurücklegung einer Strecke von 15 Meilen $5\frac{1}{2}$ Stunden brauchte. Die auf den Schienen liegenden Tierchen machten die Räder der Lokomotive und die Schienen derart glatt, daß der Zug nur mit Mühe sich vorwärts bewegen konnte.

LITERATUR.

Die Literaturen des Ostens in Einzeldarstellungen. Band IX. 1. Halbband. Geschichte der indischen Literatur von Dr. M. Winternitz, Professor an der deutschen Universität in Prag. 1. Halbband. (*M* 3·75.) Leipzig, C. F. Amelangs Verlag. 1905. Nach der Begründung der englischen Herrschaft in Indien wurde es den maßgebenden Faktoren alsbald klar, daß im Interesse der Sicherheit dieser Herrschaft die möglichste Schonung der bisher geltenden religiösen und sozialen Anschauungen und Vorurteile der Eingebornen geboten sei, und diese Erkenntnis regte mächtig zum Studium des Sanskrit in Indien an, welches in kürzester Zeit die eifrigste Pflege zahlreicher begeisterter Anhänger — auch in Europa — und Förderer fand, nachdem man seine hohe Bedeutung für den Philologen, für den Sprachforscher, für den Historiker und Literaturfreund etc. erkannt und würdigen gelernt hatte. Nur so erklären sich die staunenerregenden Leistungen in den verschiedensten Richtungen auf dem Gebiete der Sanskritforschung innerhalb eines Zeitraumes von ca. 130 Jahren. die wir Männern wie Wilkins, Jones, Colebrooke, Hamilton, Schlegel, Chézy, Bopp, W. v. Humboldt, Rückert, Burnouf, Böthlingk, Roth, Weber, Bühler u. a. verdanken. Nur an einer zusammenfassenden, dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft entsprechenden indischen Literatur gebrach es bisher, wie sie uns nun in dem oben angeführten Werke vorliegt. Der Verfasser nimmt den Begriff in seinem weitesten Umfange, als Gesamtheit der indischen Geistesprodukte in Wort und Schrift. In dem soeben erschienenen 1. Halbbande wird nach einer orientierenden Einleitung der Veda oder die vedische Literatur einer gründlichen Behandlung unterzogen und insbesondere die wichtige Frage nach dem Alter des Veda eingehend erörtert. Reichliche Übersetzungsproben beleben die interessante Darstellung in hohem Grade. *Bayer.*

Die Literaturen des Ostens in Einzeldarstellungen. Band X. 1. Halbband. Geschichte der japanischen Literatur von Dr. K. Florenz, Professor an der Universität Tokio. 1. Halbband. (*M* 3·75.) Leipzig, C. F. Amelangs Verlag. 1905. Die Literatur eines Volkes spiegelt naturgemäß die eigentümlichen Vorstellungen, Anschauungen und Empfindungen desselben am getreuesten wieder und bildet so einen wesentlichen und äußerst interessanten Behelf zur richtigen Kenntnis und Beurtheilung seines Charakters. Wir schulden daher dem Verfasser des obgenannten Werkes besonderen Dank dafür, daß er uns in ebenso eingehender und gründlicher als übersichtlicher Weise in die Literatur des merkwürdig strebsamen japanischen Volkes einführt, die allerdings nicht ganz autochthon ist, sondern vielfach im Chinesischen wurzelt. Bislang waren uns die Japaner hauptsächlich durch ihre kunstgewerblichen Leistungen bekannt, während wir auf dem Gebiete ihrer Literatur nur mangelhaft orientiert waren. Nur derjenige, der sich mit dem Studium der ostasiatischen Sprachen befaßt, vermag die geradezu enormen Schwierigkeiten zu ermessen, die der Autor zu überwinden hatte, zumal er nur wenige brauchbare Vorarbeiten zu Rate ziehen konnte und nahezu ausschließlich auf die Ergebnisse einer mühevollen Lektüre der Originalwerte beschränkt war. Der vorliegende Halbband behandelt die älteste Zeit und das Mittelalter, und zwar das Zeitalter der Klassizität (794—1186). Die zahlreich eingestreuten und wirklich guten Übersetzungsproben vermitteln dem Leser eine klare Vorstellung von dem literarischen Originalwerke, so weit dies bei einem uns so fremden Gedankenkreise durch Übersetzung möglich ist. *Bayer.*

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

Mai 1905. Nr. 5.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Wirtschaftliche Verhältnisse in Südchina. — Das Minenwesen in der Türkei. — Industrieförderung in Südafrika. — Miszellen. Die Wirtschaftslage im Gebiet des unteren Don. — Russische Verkehrsangelegenheiten. — Geschäftsverhältnisse in Südchina. — Chinesische Eisenbahnbauten. — Chinesische Patente. — Die chinesische Kuli-Auswanderung nach Südafrika. — Wirtschaftliche Verhältnisse Algeriens. — Verbot der Einwanderung von Chinesen in die Kapkolonie. — Der Schiffsverkehr in der Kapkolonie im Jahre 1904. — Südafrikanische Dampferlinien. — Mineralschätze der Kapkolonie. — Geschäftliche Verhältnisse im Vilajet Brussa. — Literatur.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN SÜDCHINA.

Die Geschäftslage in Hongkong während des I. Quartales l. J. stand nach dem Berichte des dortigen k. u. k. Konsulates über diese Periode völlig unter dem Einflusse des argen Verlaufes des allgemeinen Zahltages für die eingeborene Kaufmannschaft zum chinesischen Neujahr, d. i. Anfangs Februar, welches hinsichtlich der Verluste, die es brachte, seit mehr als zehn Jahren seinesgleichen auf dem Hongkonger Platze nicht hatte. Die Ursachen hiefür sind vor allem in den großen und zahlreichen Kreditverbindlichkeiten zu suchen, welche die meisten chinesischen Händler infolge ihrer mannigfachen und übertriebenen Spekulationen, denen sie sich während des Jahres 1904 hingegeben hatten, aufgehäuft hatten und nunmehr nicht nachzukommen im stande waren.

Durch den Fall von Port Arthur, welcher früher eintrat, als die chinesischen Spekulanten und Blockadebrecher allgemein erwartet hatten, durch die Absperrung der Zugänge zur See nach Wladiwostok und Wegnahme zahlreicher Transporte dahin seitens der Japaner und andere Umstände hatten viele Geschäfte und Spekulationen der Chinesen keinen Erfolg, sondern brachten ihnen nur schwere Verluste. Zu gleicher Zeit stieg aber der Wert des Silbers infolge der Fortdauer des Krieges und der namhaften Silbereinkäufe seitens der beiden Kriegführenden und der indischen Regierung zu einer seit langem unerreichten Höhe und machte es den Chinesen um so schwieriger, ihre Schulden untereinander sowie an die fremdländischen Kaufleute und Banken zurückzuzahlen. Letztere waren nicht weniger durch die finanzielle Not, welche unter der eingeborenen Kaufmannschaft plötzlich ausgebrochen, alarmiert und um ihr Geld besorgt und bestanden daher, soweit dies überhaupt möglich war, auf der Begleichung ihrer Forderungen. Mehrere chinesische Firmen und Banken wurden dadurch bankerott und viele chinesische Händler dieses Platzes griffen zu dem hier so bekannten Ausfluchtsmittel, daß sie nach Kanton und auf anderes chinesisches Gebiet entflohen, wo sie der Jurisdiktion der hiesigen Gerichte gänzlich entrückt sind. Die hiebei auf diesem Platze erlittenen Verluste werden von den Chinesen insgesamt auf ca. 14 Millionen mexikanische Dollars (ca. 31 Millionen Kronen) geschätzt. Wenn auch diese Ziffern gleichwie alle Angaben bei solchen Anlässen etwas übertrieben sein dürften, wird doch die Hälfte den tatsächlichen Verlusten gleichkommen.

Es kann nicht geleugnet werden, daß an diesem ungünstigen Ausfalle des heurigen chinesischen Neujahrs auch nicht wenig die übertriebene Kreditgewährung Schuld trägt, welche seitens der hiesigen fremdländischen Firmen und Banken in ihrem gegenseitigen Konkurrenzkampfe und im Bestreben, nur möglichst große Geschäftsumsätze zu erzielen, im Verkehre mit den Chinesen geübt wird. Was nun die Aussichten für die Entwicklung des Geschäftes in der nächsten Zukunft anbetrifft, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die chinesischen Kaufleute längere Zeit benötigen werden, um sich von diesen Verlusten zu erholen, und infolgedessen auch geringere Neigung haben werden, sich in größere Geschäfte einzulassen. Vielfach kann auch noch der nächste halbjährige Zahltag im Juni für einzelne chinesische Händler nachträgliche Verluste bringen. Im großen und ganzen dürfte jedoch, sofern nicht noch anderes Mißgeschick über den Hongkonger Markt hereinbricht, die Geschäftslage sich bald wieder konsolidieren, umsomehr, als die Kurse sich auch wieder gebessert und die fremdländischen Kaufleute und Banken ihre eigenen Verluste gutgemacht haben. Das chinesische Geschäft hat dank seiner unglaublichen Lebens- und Aufnahmsfähigkeit schon manch andere schwerere Krise überwunden, wenn auch letztere für alle Beteiligten eine gute Lehre sein mag, in den übermäßigen Kreditgewährungen und Spekulationen Einhalt zu tun.

Was den Import der Textilwaren anbetrifft, so waren Befürchtungen für den schlechten Verlauf des allgemeinen Zahltages am chinesischen Neujahr bereits anfangs Jänner unter den chinesischen Händlern rege, und letztere waren daher bestrebt, ihre weiteren Einkäufe möglichst zu beschränken. Als das Geschäft nach diesen Feiertagen wieder aufgenommen wurde, machte sich begreiflicherweise sehr flaue Tendenz geltend. Viele chinesische Kaufleute hatten noch unter den schweren Verlusten zu leiden und wollten von neuen Aufträgen überhaupt nichts wissen. Andere machten zaghafte Offerten, die jedoch weit unter dem Preise der Importeure blieben. Die Meldungen, welche über die feste Tendenz des Baumwollmarktes in Manchester einliefen, sowie die hohen Silberkurse nötigten die Importeure, ihre Preise hochzuhalten, und ergaben sich daher große Differenzen zwischen ersteren und den Offerten, zu welchen sich die chinesischen Händler verstehen wollten. Infolgedessen kam es nur zu geringen Abschlüssen in Textilwaren, und der Markt bot in diesen Artikeln während des gesamten I. Quartals l. J. ein ziemlich unbelebtes und unbefriedigendes Bild.

Der Absatz von Rohbaumwolle indischer, chinesischer und japanischer Provenienz wurde während dieses Quartales auf insgesamt 2750 Ballen geschätzt und erfuhr dieser Artikel in der ersten Hälfte Jänner eine Abschwächung von 1½ $ pro Pikul, wodurch sich das Geschäft ein wenig besserte. Später verflaute es neuerdings und waren nur bessere Sorten begehrt. An unverkauften Vorräten Rohbaumwolle verblieben Ende März zirka 6000 Ballen auf dem Hongkonger Platze.

Der Markt für indische Baumwollgarne eröffnete zu Beginn des laufenden Jahres mit günstiger Tendenz und verzeichnete nicht unbedeutende Abschlüsse. Diese Marktlage hielt während des gesamten Jänners an und führte anfangs Februar zu einer Erhöhung der Preise für die meist begehrten Nummern der Garne seitens der Importeure, wodurch das bisher so belebte Geschäft einigermaßen eingeschränkt wurde. Gleichwohl hatten sich die chinesischen Händler später den vorerwähnten Preiserhöhungen unbequemt und fanden die gangbaren Sorten flotten Absatz. Letzterer belief sich während des gesamten I. Quartals l. J. auf ca. 32.000 Ballen gegenüber 34.000 Ballen in der gleichen Zeit des Jahres 1904. An unverkauften Vorräten verblieben Ende März 17.000 Ballen gegenüber 31.000 Ballen zur gleichen Zeit des Jahres 1904 auf dem Hongkonger Platze. Englische Baum-

Digitized by Google

wollgarne verzeichneten in der ersten Hälfte des I. Quartals l. J. fast keinerlei Absatz, und die Preise waren ausschließlich nominell. Gegen Ende des Quartals kam es zu einigen kleinen Abschlüssen, doch war der Artikel im großen und ganzen auch dann noch ziemlich vernachlässigt.

Für den Verkauf von Baumwoll- und Schafwollwaren gelten die an anderer Stelle bereits geschilderten ungünstigen Verhältnisse des hiesigen Marktes. Gegen Ende des I. Quartals laufenden Jahres zeigten die Preise langsame Besserung; gleichwohl hielt sich der Absatz in engen Grenzen und die Händler deckten nur den allernötigsten Bedarf. Unter diesen Verhältnissen ist es begreiflich, daß auch Fancy Goods nur geringer Nachfrage begegneten und daß sich erst gegen Ende März 1905 die Marktlage für diesen Artikel ein wenig besserte. Das gleiche gilt auch hinsichtlich Schafwollwaren, in welchen gleichfalls nur geringe Verkäufe erzielt wurden. Auch hier ergab sich zwischen den Offerten der chinesischen Händler und den Preisen der Importeure eine namhafte Differenz, umsomehr, als letztere infolge günstiger Nachrichten über die feste Tendenz des diesbezüglichen Marktes in Europa auf ihren teuren Preisen verharren mußten. Eine Ausnahme bildeten lediglich Camlets und Blankets (Schafwolldecken), welche ungeachtet erhöhter Preise guten Absatz fanden. So notierten Camlets assorted zu Ende des I. Quartals l. J. 20—32 $ gegenüber 13—32 $ zu Beginn desselben pro Stück, Blankets $ 0·65—1·60 gegenüber $ 0·65—0·85 zu den gleichen Zeitpunkten.

Auch Metalle verzeichneten während des I. Quartales l. J ziemlich flauen Absatz und geringe Veränderungen. Emailgeschirr, Eisennägel, Eisendraht und Stahl aus Österreich fanden jedoch befriedigenden Absatz.

Quecksilber verzeichnete den jeweiligen Spekulationen zufolge, welche darin gemacht wurden, wechselnde Preise und fiel anfangs März von seinem bisherigen Preis von 140 $ pro Pikul auf 128 $, um Ende März wieder erstgenannten Preis zu erreichen.

Die Preise für Fensterglas schwankten zwischen $ 5—5·25 pro Kiste und fanden befriedigenden Absatz. Neben gewöhnlichem Fensterglas beginnt auch farbiges Glas, welches hauptsächlich von den Chinesen zur Herstellung bunter Fenster, Laternen etc. verwendet wird, steigenden Absatz in Hongkong zu finden.

Der Import von Kohle gestaltete sich in Hongkong während des I. Quartals l. J. äußerst lebhaft. Dazu trugen hauptsächlich die namhaften Bezüge von Cardiffkohle seitens der beiden kriegführenden Mächte Japan und Rußland bei, welche einerseits nach den japanischen Kriegshäfen, anderseits nach Wladiwostok bestimmt waren. Als jedoch nach dem Falle von Port Arthur die Hauptmacht der japanischen Kriegsflotte frei wurde und sich letztere um so energischer der Aufgabe widmen konnte, Wladiwostok von der Seeseite zu blockieren, fielen die meisten Kohlentransportschiffe in die Hände der Japaner und vergrößerten deren eigene Kohlenvorräte. Infolgedessen hatten sie selbst weniger Notwendigkeit, in den bisherigen Kohleneinkäufen fortzufahren. Bei der geringen Aussicht für die Kohlendampfer, der Wachsamkeit der japanischen Flotte zu entgehen und Wladiwostok zu erreichen, wurden auch viele der später in Hongkong eintreffenden russischen Kohlentransporte daselbst zurückgehalten und deren Ladung auf diesem Platze verkauft. Diese Umstände waren begreiflicherweise auch nicht ohne Einwirkung auf die Entwicklung der Preise für Cardiffkohle, welche anfangs Jänner noch 18 $ pro *t* mit fester Tendenz notierten, gegen Mitte März jedoch auf 17 und $ 16·50 zurückgingen. Die in den letzten Tagen des März eingetroffenen Nachrichten, daß die baltische Flotte doch vermutlich von Madagaskar nach Ostasien abgegangen sei, ließen die vorerwähnten Preise bald wieder auf ihre ursprüngliche Höhe steigen. Der Import von japanischer Kohle hielt sich in normalen Grenzen. Erst obengedachte Nachrichten über ein vermutliches Eintreffen der baltischen Flotte in Ostasien erweckte Befürchtungen über eine bevorstehende Blockierung der japanischen Kohlenhäfen und Unterbrechung der Kohlentransporte von dort nach Hongkong, Maßregeln, welche mit den schwersten Folgen für die Industrie und Handelstätigkeit der Kolonie verbunden sein würden. Unter dem Einflusse dieser Befürchtungen zeigten die Preise japanischer Kohle in den letzten Tagen des März steigende Tendenz und erhöhte sich auch der Preis von Moji Lumpkohle von $ 6·50 auf 7·50. Im Zusammenhange mit den vermehrten Bezügen von Cardiffkohle stiegen auch jene von Hongay- und Touranekohle, ohne daß jedoch in deren Preisen eine Änderung eintrat. Australien brachte während der Berichtsperiode nur eine einzige Schiffsladung Kohle auf den Hongkonger Markt, und diese stammte aus Neuseeland.

Insgesamt beliefen sich die Zufuhren obenerwähnter Kohlengattungen im I. Quartal l. J. im Vergleiche zur selben Periode des Jahres 1904 wie folgt: japanische Kohle 240.295 *t* (248 900 *t*), Cardiffkohle 194.181 *t* (20.310 *t*), Hongay- und Tourane-(Indochina-)kohle 23.700 *t* (13.800 *t*) und australische Kohle 5600 *t* (0). Dieselben Kohlensorten notierten Ende März 1905 nachstehende Preise in Hongkong Dollars und Cents pro *t*: Cardiffkohle 17—18, australische Kohle 11, Japan Yubari Lumpkohle 12, Moji Lumpkohle 7·50—10·50, Hongay double screened 10·50, Hongay Lumpkohle 8·50, Brikettes 16. Sämtliche Preise sind ex Schiff verstanden.

Amerikanisches Weizenmehl begegnete während des I. Quartales l. J. starker Nachfrage, und namhafte Abschlüsse darin wurden sowohl für den Konsum Hongkongs als auch für jenen der beiden kriegführenden Armeen abgeschlossen. Gleichwohl gelangten viele dieser Mehltransporte, welche für die russische Armee bestimmt waren, infolge des Falles von Port Arthur und der strengeren Überwachung der Zugänge nach Wladiwostok nicht mehr in den Besitz der genannten Armee und ergaben sich hieraus für die chinesischen Händler namhafte Verluste. Bemerkenswert ist, daß seit einiger Zeit auch australisches Mehl, welches in Qualität besser als amerikanisches ist und sich daher auch teurer stellt, auf den Hongkonger Markt gelangt, und insbesondere zur Herstellung feineren Gebäckes verwendet wird. Der steigende Konsum feineren Gebäckes erhöht aber auch die Aussichten für den Absatz ungarischen Mehles, welches in Qualität noch besser als australisches ist und hinsichtlich der Preise nur geringen Unterschied aufweist. Die Preise für die gangbarsten Sorten amerikanischen Mehles betrugen während des I. Quartales l. J. unverändert für Marke Dayton $ 2·50 und für Marke Green Girl $ 2·55 pro 50 lbs. groß gegenüber $ 2·03 und $ 2·17 zur gleichen Zeit des Vorjahres.

Salpeter fand befriedigenden Absatz, wenn auch die besseren und besten Sorten am meisten begehrt waren und demzufolge auch besser bezahlt wurden. Die gesamten Verkäufe in diesem Artikel wurden während des I. Quartals l. J. auf ca. 4260 Sack geschätzt (gegen 3650 Sack in der gleichen Periode des Jahres 1904) und der unverkaufte Vorrat betrug Ende März 7300 Sack (9000 Sack Ende März 1904).

Was die Ausfuhr von Seide anbetrifft, so brachten die hohen Preise, welche von den eingeborenen Händlern für Filatures verlangt wurden, sowie der teuere Silberkurs die zu Ende 1904 gemeldete Belebung des Marktes zum Stillstande, und verringerte sich auch die Nachfrage aus Europa in starkem Maße. Infolgedessen wurden in der zweiten Jännerwoche kaum 300 Ballen Filatures in Kanton abgeschlossen. Wiewohl die Preise fortfuhren, feste Tendenz zu zeigen, waren Nachlässe von ersteren seitens der eingeborenen Händler Mitte Jänner leichter zu erlangen, weil dieselben sich zumeist in großer Geldnot befanden und noch vor dem chinesischen Neujahre namhaften finanziellen Verpflichtungen nachzukommen hatten. Die Folge war, daß sich wieder ein lebhaftes Geschäft entwickelte und nicht unbedeutende Verkäufe nach Europa und Amerika erzielt wurden. Unmittelbar vor dem chinesischen Neujahre verkauften einige chinesische Händler ihre Vorräte zu sehr billigen Preisen; andere hingegen, welche sich nicht so sehr in Geldnot befanden, hielten mit den Verkäufen bis nach dem chinesischen Neujahr, zu welchem Zeitpunkte sie bessere Preise zu erzielen hofften, zurück.

Nach den vorerwähnten chinesischen Feiertagen eröffnete der Markt sehr flau, da die eingeborenen Händler ihre Preise erhöht, die fremdländischen Exporteure hingegen auf Grund ungünstiger Nachrichten aus Europa über die dortige Nachfrage ihre früheren Offerten erniedrigt hatten. Die Preise und Verkäufe gestalteten sich infolgedessen sehr unregelmäßig, gegen Beginn März besserte sich jedoch allmählich das Geschäft, umsomehr, als gesteigerte Nachfrage aus Europa und Amerika gemeldet wurde. Zu diesem Zeitpunkte hatten sich die Vorräte auch namhaft verringert, und waren viele Seidenspinnereien bereits geschlossen worden. Wie verlautet, soll eine größere Anzahl chinesischer Seidenspinnereien, welche zum chinesischen Neujahr besonders große Verluste erlitten hatten, in der kommenden Seidensaison überhaupt nicht mehr ihren Betrieb aufnehmen.

Gegen Ende März laufenden Jahres nahm das Geschäft sehr flotten Verlauf und wurden in der letzten Woche vorerwähnten Monats allein gegen 800 Ballen für Europa und 200 für Amerika verkauft. Bessere Sorten waren aber infolge der schon oben erwähnten Verringerungen der Vorräte nur mehr schwer erhältlich. Zu gleicher Zeit trafen auch Nachrichten über den Ausfall der ersten Seidenernte ein, welche nur wenig günstig lauteten. Das kalte, regnerische Wetter, welches durch mehr als sechs Wochen angedauert hatte, wird die Ernte voraussichtlich um zwei bis

Digitized by Google

drei Wochen verzögern, die überdies quantitativ nur mäßig ausfallen dürfte.

Für Shortreels eröffnete der Markt zu Beginn des laufenden Jahres mit besserer Nachfrage, doch erwiesen sich die Vorräte bald als sehr gering und veranlaßten die wenig günstigen Preise die chinesischen Spinnereien keineswegs, nach dem chinesischen Neujahr diesen Artikel zu erzeugen. Gleichwohl hielt der Absatz bis Ende März laufenden Jahres ziemlich flott an, und die Preise zeigten auch schließlich wieder bessere Tendenz.

In Waste Silk (Seidenabfällen) herrschte zu Beginn Jänner lebhafte Nachfrage vor, und die besseren Sorten waren stark begehrt, infolgedessen es gelang, nicht unbedeutende Kontrakte für Lieferung im Februar, März und April zu verhältnismäßig billigeren Preisen abzuschließen. Letzterer Umstand vermehrte die Nachfrage auf den ausländischen Märkten, und es ergab sich ein sehr reges Geschäft in Waste Silk. Nach dem chinesischen Neujahr suchten die einheimischen Händler bessere Preise für ihre Ware zu erzielen, doch da wenig Nachfrage aus Europa vorlag, hielten die fremdländischen Exporteure mit ihren Einkäufen zurück und das Geschäft gelangte zu einem völligen Stillstande. Erst in den letzten Tagen März trat hierin wieder ein Umschwung ein, indem stärkere Nachfrage von Europa sich einstellte und einige Verkäufe zu unregelmäßigen Preisen abgeschlossen wurden.

Für Seidenstoffe war der Markt in Kanton im Jänner laufenden Jahres ziemlich flau, und lediglich Schals begegneten einiger Nachfrage. Mitte März waren Taschentücher und Schals stark begehrt und fremdländische Exporteure erhielten für diese Artikel aus Europa namhafte Aufträge. Gleichwohl konnte nur ein Teil dieser Aufträge gedeckt werden. Auch für Pongees war einige Nachfrage, ohne daß jedoch Abschlüsse darin bekannt wurden. Die Preise für alle diese Artikel zeigten feste Tendenz und da über den Ausfall der neuen Seidenernte nur ungünstige Nachrichten eintrafen, so ist ein weiteres Steigen der Preise voraussichtlich.

Wenn auch die Rebellion in der Provinz Kwangsi bereits zu Ende der vorhergegangenen Berichtsperiode niedergeschlagen und damit Ruhe und Ordnung daselbst einigermaßen hergestellt worden war, verhinderten doch der hohe Silberkurs und die Unsicherheit desselben einen erfolgreichen Export der zahlreichen Drogen und anderer Bodenprodukte des chinesischen Hinterlandes Hongkongs. Der ungünstige Ausfall des Zahltages am chinesischen Neujahre veranlaßte viele Händler, ihre Waren billig loszuschlagen und dadurch Geld zur Deckung ihrer sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten zu erhalten, doch war ihnen dies vielfach nicht möglich, da die Nachfrage aus Europa und Amerika, deren Märkte zum Teile ohnedies schon mit den in Rede stehenden Waren überschwemmt waren, fehlte. Die großen Verluste, welche die chinesischen Händler erlitten, bewog viele, auch die Qualität ihrer Ware zu verschlechtern, um die Quantität derselben zu vergrößern, anstatt ihre größte Sorgfalt nur der Erzielung einer guten Qualität zu widmen, welche gerade in den Bodenprodukten Südchinas schon seit langem sehr viel zu wünschen übrig läßt und die europäischen Konsumenten von direkten Bezügen der Ware abschreckt.

Während der bisherigen Teesaison wurden von diesem Produkte aus Südchina nach dem Ausland im Vergleiche zur selben Zeit des Vorjahres folgende Mengen von Kanton und Macao (in lbs.) ausgeführt: nach Großbritannien 487.641 im Jahre 1903/04, gegen 1,230.919 im Jahre 1904/05; von Amoy nach Großbritannien 291.011 gegen 425.873, nach dem europäischen Kontinent 11.963 gegen 26.094; von Foochow nach Großbritannien 5,305.156 gegen 6,973.101, nach dem europäischen Kontinent 5,970.097 gegen 7,275.667.

Der Markt für Schiffsfrachten eröffnete zu Beginn des laufenden Jahres mit ziemlich flauer Tendenz und war geringe Nachfrage nach Schiffsraum zu verzeichnen. Später verhinderten das chinesische Neujahr und die Folgen des schlechten Verlaufes dieses allgemeinen Zahltages unter den Chinesen jede Belebung des Geschäftes und auch nach dem chinesischen neuen Jahr stellte sich wenig Besserung ein. Die strenge Blockierung Wladiwostoks durch Japan und die Wegnahme zahlreicher Transportschiffe, welche von den chinesischen Häfen und Hongkong dahin abgingen, hatten diesem Konterbandegeschäfte ein Ende bereitet und Japan gleichzeitig in den Besitz zahlreicher sehr geeigneter Transportdampfer gesetzt, infolgedessen es seine bisherigen Schiffskäufe teilweise einstellen konnte. Da auch aus Bangkok und Saigon über die dort bevorstehenden Reisverschiffungen unbefriedigende Nachrichten einliefen, so gestaltete sich der Markt auch gegen Ende März laufenden Jahres wenig ermutigend und bot wenig Aussichten für eine bessere Zukunft. Wie schon im letzten Quartal 1904 zu verspüren war, leidet Ostasien gegenwärtig an einem Überflusse an Dampfern in freier Fahrt, welche für die Küstenschiffahrt zumeist wenig geeignet sind und nur herausgesendet worden sind, um das rentable Konterbandegeschäft für die beiden kriegführenden Mächte zu betreiben, oder von denselben angekauft werden. Tatsächlich sind ja viele dieser Dampfer von der japanischen Regierung erworben oder von den japanischen Schiffahrtsgesellschaften zum Betriebe ihrer Linien in China, auf welchen sie ihre Dampfer der eigenen Regierung zur Verfügung stellten, gechartert worden.

Seitens der russischen Regierung wurden gleichfalls mehrere Dampfer zur Heimbeförderung ihrer Nationalen aus Port Arthur und Shanghai benötigt und hiefür Dampfer der Hamburg-Amerika-Paketfahrts-Aktiengesellschaft und des Syndikates der südafrikanischen Minenbesitzer für die chinesische Kuliauswanderung, welche bisher in Südchina von keinem Erfolge begleitet war, gechartert. Es ist gegenwärtig nicht abzusehen, welche Folgen ein plötzlicher Friedensschluß in dem japanisch-russischen Kriege, durch welchen alle im Dienste der kriegführenden Mächte stehenden Schiffe wieder freiwerden und in Ostasien Ladung suchen würden, auf die übrige Handelsschiffahrt daselbst ausüben würde. Gleichwohl ist anzunehmen, daß auch nach Beendigung des Krieges diese Schiffe zum Abtransporte der Truppen und der Kriegsmaterialien notwendig sein werden, wie auch Japan hofft, nach einer siegreichen Beendigung dieses Krieges seine Handels- und Schiffahrtstätigkeit in Ostasien namhaft zu vermehren und hiezu auch noch längere Zeit gecharterte Dampfer fremder Flagge benötigen wird.

Was nun die Entwicklung der freien Schiffahrt auf den einzelnen wichtigsten Routen derselben in diesen Gewässern anbetrifft, so wurde für Ladung von Saigon nach Hongkong pro Pikul anfangs Jänner 15—14½ Cents bezahlt. Die Aussichten für den Ausfall der bevorstehenden Reisernte in Indochina lauteten dahin, daß dieselbe kaum den Umfang einer mittelmäßigen überschreiten und erst spät stattfinden wird. Infolgedessen zeigte der Frachtmarkt wenig Belebung, wenn auch die Raten später ein wenig in die Höhe gingen und einige Dampfer zur Vercharterung gelangten. Von Saigon nach den Philippinen waren mehrere Dampfer benötigt und erlangten dieselben nicht ungünstige Frachtraten. Sehr lebhaft gestaltete sich der Verkehr von Dampfern von Saigon nach Japan, wenn sich auch starke Konkurrenz geltend machte und die Raten für diese Reistransporte drückte.

Auf der Route Bangkok—Saigon war für Dampfer in freier Fahrt während des I. Quartals laufenden Jahres fast gar kein Geschäft zu verzeichnen, da dasselbe von den Dampfern der regulären Linien besorgt wurde und selbst diese oft Schwierigkeiten hatten, genügend Ladung zu finden. Für Zuckertransporte von Java nach Hongkong waren wiederholt Dampfer geeigneten Tonnengehaltes begehrt, doch da die Raten wenig günstig waren und 33 Cents kaum überschritten, so gelang es nur teilweise diese Nachfrage zu decken. Die Verschiffungen von Hongkong nach Japan gingen während der ersten Hälfte der Berichtsperiode namhaft zurück und waren kaum größer, als daß sie nicht durch die Dampfer der regelmäßigen Schiffahrtslinien zwischen hier und Japan hätten besorgt werden können. Erst gegen Ende des I. Quartals laufenden Jahres stellte sich wieder stärkerer Bedarf seitens Japans ein und wurden mehrere Dampfer zu mittelmäßigen Raten gechartert. Kohlenfrachten von Japan nach hier gestalteten sich ziemlich flau und zeigten Frachtraten fallende Tendenz.

Für Schiffe in Zeitcharter war vor dem chinesischen neuen Jahre ziemliche Nachfrage, doch da die Schiffseigentümer hohe Frachtsätze verlangten, zogen viele Charterer vor, die Entwicklung des Frachtenmarktes nach dem chinesischen Neujahre abzuwarten. Tatsächlich kam es zu diesem Zeitpunkte sodann zu einigen Abschlüssen, wobei jedoch nur geringe Preise erzielt wurden. Für

Digitized by Google

Segelschiffe war während der gesamten Berichtsperiode keinerlei Nachfrage.

Die Schiffahrt unter österreichisch-ungarischer Flagge in Hongkong beschränkte sich auf die beiden ungarischen Dampfer »Burma« und »Siam«, welche mit Kohle nach Wladiwostok gingen, und auf die Dampfer der regelmäßigen Linie des Österreichischen Lloyd.

Daß es dem Österreichischen Lloyd schon gegenwärtig möglich ist, bei einiger Anstrengung seinerseits und der beteiligten Interessenten Güter auch aus Gebieten außerhalb der Monarchie zur Verfrachtung nach Ostasien heranzuziehen, beweist die Ausfuhr des Artikels »Uhren« sowie die Anmeldung eines anderen, nicht unbedeutenden Artikels aus Süddeutschland zur Verfrachtung mit dem Österreichischen Lloyd im II. Quartale laufenden Jahres. Es braucht wohl nicht erörtert zu werden, um wie viel mehr dies der Fall sein wird, sobald die ostasiatischen Linien des Österreichischen Lloyd entsprechend verbessert und die zweite Eisenbahnverbindung nach Triest fertiggestellt sein werden.

DAS MINENWESEN IN DER TÜRKEI.*)

Ob die Türkei ein mit Bodenschätzen hervorragend ausgestattetes Land sei, ist eine Frage, die von Fernstehenden ebenso lebhaft bejaht wird, wie es schwer ist, sich darüber ein sachgemäßes Urteil zu bilden; denn die geologische Erforschung der Türkei ist über sehr bescheidene und sporadische Anfänge nicht hinausgediehen. Was darüber an privaten Arbeiten existiert, ist teils veraltet, wie das grundlegende Werk des Russen Tschichatscheff, teils zu dürftig, um auch nur eine einigermaßen klare Vorstellung zu verschaffen. Zu einer amtlichen geologischen Landesaufnahme hat sich die türkische Regierung bisher nicht entschließen können. Man kann daher über die geologische Bodenbeschaffenheit der Türkei nur ganz allgemeines sagen und muß von vornherein Raum lassen für viele Abweichungen, die sich im besonderen Falle ergeben werden.

Da weite Strecken türkischen Bodens von der Tertiär- und Kreideformation, also den jüngsten der durch Wasser abgelagerten Gesteine, bedeckt sind, so glaubte man bis vor kurzem, daß die Türkei im allgemeinen das Vorkommen von Steinkohlen und metallischen Lagerstätten weniger begünstige als andere Länder. Die ältesten Gesteine, wie Glimmerschiefer, Gneiß, die vor allem als Träger nutzbarer Mineralien bekannt sind, haben in der Tat auch nur sehr untergeordnete Verbreitung gefunden und von demjenigen Metalle, das sich bisher nur an älteste Granite und Schiefer gebunden gezeigt hat, dem Zinn, ist in der Türkei nur eine, und zwar ganz geringfügige Spur entdeckt worden.

Aus ähnlichen Gründen wird man auch wohl schwerlich auf die Auffindung abbauwürdiger Vorkommnisse von Kobalt, Nickel, Wismut und Uran rechnen können.

Seit indessen die reichen Erzvorkommnisse in Peru und Chile gezeigt haben, daß in Tertiär- und selbst Quartärformationen mächtige Metallagerungen möglich sind, darf man die Ansicht, daß die Türkei wegen der Häufigkeit dieser Formationen wenig abbauwürdige Metalle berge, als veraltet bezeichnen. Die zahlreichen Eruptivgesteine, die, von der europäischen Türkei ganz zu schweigen, Kleinasien mit Ausnahme des von der Salzwüste bedeckten Hochplateaus durchziehen, sprechen dafür, daß man hier nicht umsonst schürfen würde. Mit Ausnahme der oben genannten finden sich denn auch fast alle nutzbaren Mineralien und einige davon ragen hervor an Reichtum und Menge des Erzes, z. B. der Kupfererzstock von Arghana. Meerschaum und Pandermit werden sogar ausschließlich in Kleinasien gewonnen. An Chromeisenstein besitzt das Land so zahlreiche und mächtige Lager, daß es hierin das Bedürfnis des Weltmarktes völlig decken könnte.

Trotz seiner Reichtümer liegt der Bergbau in der Türkei gänzlich darnieder. Der Türke neigt von Natur aus nicht zu industrieller Tätigkeit. Wollte aber wirklich ein angesehener Türke etwa zur Gründung eines bergmännischen Unternehmens nach europäischem Muster schreiten, so würde sein Unternehmen bald auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Hier tritt derselbe Geist zutage, der auch in manchen neueren Gesetzen und Verordnungen auffällt und der dem Fortschritte des Erwerbslebens feindlich ist. Nur zwei Gebiete staatlicher Fürsorge seien in dieser Hinsicht berührt. Die Verkehrsmittel und die Forstwirtschaft.

Nur wenige und kurze Strecken der Straßen im Innern der Provinzen verdienen den Namen einer modernen Chaussee, so einige sehr schöne Straßen im Vilajet Brussa, die nach dem großen Erdbeben vom Februar 1851 gebaut wurden, ferner einige große Poststraßen (Alexandrette—Aleppo, Beirut—Damaskus u. s. w.) und einige Heerstraßen, wie die von Trapezunt nach Erzerum und Bajasid, die sich der besonderen Aufmerksamkeit der Regierung erfreuen, da sie rasche Konzentrierung von Truppen aus dem Innern des Reiches nach Armenien und der persischen Grenze ermöglichen.

Die meisten Lasten müssen über schlechte Landwege auf Ochsenwagen oder Kamelen befördert werden. Vielfach, in den südlichen Provinzen durchwegs, ist von regelrecht angelegten Straßen überhaupt nicht die Rede. Nur einfache, ungepflegte, durch häufige Benützung entstandene Wege auf dem natürlichen Boden stehen zur Verfügung, deren Zustand zur Regenzeit unbeschreiblich ist. Bei den Transporten entstehen daher so hohe Kosten, daß schon ihretwegen ein großer Teil der im Innern des Landes vorhandenen Rohmaterialien nicht verwertet werden kann. Um wie viel weniger ist es angängig, industrielle Anlagen, maschinelle Gewinnung und Verhüttung einzurichten, wo die Maschinen schon Transportkosten von ungewöhnlicher Höhe verschlingen würden, wenn anders ihre Heranschaffung überhaupt möglich ist.

Zwar ist in jüngster Zeit ein Rundschreiben des Ministers der öffentlichen Arbeiten an alle Valis ergangen, worin Berichte über die im letzten Jahre ausgeführten und die noch nötigen Straßenbauten eingefordert werden, doch ist kaum anzunehmen, daß diesem Runderlaß ein Erfolg beschieden sein wird.

Auch die Eisenbahnen sind nicht im entferntesten imstande, diesen Mangel weniger fühlbar zu machen. Wie in manchen anderen Ländern, ging in der Türkei der Eisenbahnbau dem Straßenbau voraus; aber aus Mangel an Straßen, die bei jedem Wetter die Befahrung mit Karren oder anderen Fahrzeugen gestatten, fehlt den Stationen jede regelmäßige Verbindung mit dem Innern des Landes, so daß die Eisenbahnen der Türkei lange nicht die Dienste leisten, die sie ihr leisten könnten. Inwieweit dem durch Zweigbahnen, wie sie bereits geplant sind, abgeholfen werden kann, ist eine Frage, die erst die spätere Zukunft beantworten wird.

Der früher überaus reiche Waldbestand des Landes wurde durch Raubbau abgeholzt, ohne daß man für Nachwuchs sorgte. Regengüsse spülten von den entwaldeten Höhen die gute Muttererde hinunter, so daß an eine Aufforstung der öden, toten Berge in absehbarer Zeit nicht zu denken ist. Abgesehen von den Vilajets Trapezunt, Erzerum, Kastamuni und von Albanien ist der Waldbestand der Türkei, wenn nicht erschöpft, so doch sehr stark zusammengeschrumpft. Während beispielsweise noch vor fünf Jahren 15 *km* von Arghana das für den Betrieb dieses Bergwerks nötige Holz gefunden wurde, muß man es jetzt aus einer Entfernung von 50 *km* herbeischaffen.

Diese genannten beiden Momente hindern naturgemäß die Entwicklung des Bergbaues. Die schlechten Transportmittel im Innern des Landes bewirken, daß nur

*) Aus einem Berichte des deutschen General-Konsulates in Konstantinopel.

Digitized by Google

reiche oder günstig, womöglich in der Nähe des Meeres gelegene Vorkommen rentabel betrieben werden können. Der Mangel an Brennmaterial macht Erze von mittlerem Gehalt unter den jetzigen Verhältnissen fast wertlos, denn ein Anreichern durch Verhüttung am Fundorte ist unmöglich, der Transport des Rohmaterials aber zu teuer.

Die für den Bergbau so wichtige Arbeiterfrage liegt in der Türkei nicht so günstig, wie man anzunehmen geneigt sein könnte. Die Genügsamkeit des Orientalen ist bekannt. Aber ebenso genügsam ist er auch in bezug auf seine Arbeit. Er ist langsam und schafft im Höchstfalle ein Drittel dessen, was ein europäischer Arbeiter leisten würde. Hiezu kommt, daß dem orientalischen Arbeiter eine längere regelmäßige Arbeit unmöglich ist. Er verläßt sie, um den erzielten Verdienst einiger Tage eben so lange in Untätigkeit zu verzehren. Unter dieser Unsicherheit des Arbeiters leiden vorwiegend kleinere Betriebe, da sich die großen dagegen durch straffere Organisation mit Erfolg schützen können. Vor allem aber fehlt es dem türkischen Arbeitermaterial an Erziehung, Schulung und Intelligenz. Es arbeitet mit den allerprimitivsten Werkzeugen. Schnelligkeit der Arbeit und Ausnutzung der Zeit durch vervollkommnete Mittel sind unbekannte Prinzipien. Knappschaftsschulen und dergleichen bestehen nicht; die Praxis ist die einzige Lehrmeisterin des jungen Bergmannes. Nichts bewegt ihn daher, an dem Überkommenen etwas zu ändern, noch würde er dazu imstande sein. In einem mit Maschinen ausgerüsteten Betriebe ist deshalb eine eingehende Beaufsichtigung des Arbeiters nötig, auch bei der Bedienung einfacher Maschinen.

Für einigermaßen kompliziertere Maschinen müssen europäische Arbeiter verwendet werden. Diese sehen sich jedoch in der Türkei viel schweren Existenzbedingungen gegenüber als die einheimischen. Abgesehen von den Kosten der Reise ist es ihnen bei normalen Ansprüchen an Sauberkeit der Wohnung und Essen unmöglich, in der Türkei etwa zu dem europäischen Lohnsatze zu arbeiten. Auch dies ist ein Problem, an dem verschiedene Unternehmen gescheitert sind oder kranken.

Wie es keine geschulten und intelligenten Bergleute gibt, so fehlt es auch gänzlich an Meistern, Ingenieuren oder sonstigen Personen, die zur Leitung eines größeren bergmännischen Unternehmens fähig wären. Die einheimischen »Ingenieure« entsprechen in der Regel, falls sie nicht längere Zeit im Auslande studiert haben, so wenig den unbedingt zu stellenden Anforderungen, daß es unerläßlich ist, europäische Fachleute heranzuziehen, deren hohe Gehälter die Unkosten des Unternehmens entsprechend steigern. Erst in jüngster Zeit hat die Regierung sich entschlossen, eine Bergschule nach europäischem Muster zu gründen.

Der Abschluß der Türkei von der europäischen Kultur hängt mit einer gewissen instinktiven Abneigung des Alttürken gegen die Errungenschaften der modernen Technik zusammen und zeitigte das Verbot der Einfuhr elektrischer Maschinen, das heute noch besteht. Dadurch sind allen Bergbauunternehmungen größeren Stils die Hände gebunden. Zwar kann von diesem Verbote zugunsten des einzelnen Falles eine Ausnahme gemacht werden. So ist z. B. in den Minen von Karaidin in neuester Zeit eine elektrische Anlage von 900 Pferdekräften eingerichtet worden, die, wie fast alle in türkischen Bergwerken benutzten Maschinen, aus Deutschland bezogen wurde. Aber solche Spezialausnahme vom Gesetz ist nur durch kaiserlichen Firman möglich, der sehr schwer zu erlangen ist. Zeitgemäße Anlagen mit maschineller Gewinnung, Förderung, Ventilation, Aufbereitung und Verhüttung gibt es daher zurzeit nur im Herakleer Steinkohlenrevier, in den Erz- und Braunkohlengruben von Balia-Karaidin und in den Manganerzgruben von Kassandra. Die übrigen Vorkommen benötigen entweder keine besonderen Maschinen, weil das Rohprodukt durch Tagebau oder Stollen gewonnen und, allerdings nur bei reichem Gehalt, unbearbeitet exportiert wird oder aber weil die Gewinnung der Mineralien der Bevölkerung überlassen ist, die ohne einheitliche Leitung, ohne die nötigen technischen Kenntnisse, ohne Kapital und Plan Raubbau treibt, die gewonnene Masse selbst verarbeitet, röstet, reinigt, sortiert und gegen einen von der Regierung festgesetzten Preis an diese abgibt. Es ist dies ein einfaches Verfahren, das aber höchst schädlich für das Nationalvermögen ist, da die Gestehungskosten unverhältnismäßig hoch sind und durch den Raubbau mit seiner primitiven Ausbeutung des Geförderten viel nutzbares Metall verloren geht.

Bei der Bewerbung um eine Minenkonzession wird der Unternehmer in den meisten Fällen die Erfahrung machen, daß Prätendenten auftreten und unter Ausnutzung der Verworrenheit der Bodenbesitzverhältnisse in der Türkei auf Grund von Urkunden nachweisen, daß ihnen das fragliche Gelände gehört oder daß sie bereits früher eine derartige Konzession nachgesucht oder erlangt hätten. Je nach der Vermögenslage des Unternehmers kann die Zahl dieser Hindernisse beliebig vermehrt werden. Wer nicht etwa gutwillig eine Abstandssumme zahlt oder in der Lage ist, Selbsthilfe zu üben und sich durch gleichwertige Mittel praktisch zu verteidigen, wird unterliegen. Selbst fremde, unter dem Schutze ihrer Konsulate stehende Unternehmer sind gegen Versuche solcher Eingriffe nicht sicher. Beim Abschluß etwaiger Verträge mit der Regierung oder mit dem Konzessionär muß daher eine besondere Aufmerksamkeit auf den Wortlaut gelegt werden. Die türkische Sprache und Ausdrucksweise bietet zu verschiedener Auslegung desselben Wortlauts eine bequeme und vielbenutzte Gelegenheit. Am besten ist es, auf Zugrundelegung etwa eines französischen Textes zu bestehen und sich bei bedeutenderen Konzessionsverhandlungen des Beistandes der diplomatischen oder konsularischen Vertretern zu vergewissern.

Doch auch diese Hilfe ist nicht imstande, die rechtliche Lage zu bessern, die das zurzeit in Kraft befindliche Minengesetz dem Unternehmer zuweist. Bezüglich der in der Praxis etwa auftauchenden bodenrechtlichen Fragen sei auf das Werk von W. Padel: »De la Législation Foncière Ottomane« (Paris 1904) hingewiesen, das diese Materie behandelt.

Das Minengesetz teilt alle Mineralien in drei Abteilungen:
1. Mineralien unter Tage (meadin-i-aslijje),
2. Mineralien über Tage (meadin-i-sathijje),
3. Steinbrüche.

Die letzeren werden vom Minengesetze nicht betroffen, sondern in dem obenerwähnten besonderen Gesetze behandelt.

Meadin-i-aslijje sind Mineralien unter der Erde, die in Adern (damar), Schichten (tabaca) oder Lagern (machsen) vorkommen, wie Gold, Silber, Platin, Neusilber, Bei, Eisen, Kupfer, Messing, Zink, Nickel, Kobalt, Chrom, Arsenik, Mangan, Antimon, Aluminium, Bernstein, Alaun, Graphit, Kohle, Pech, Naphtha, Asphalt, Petroleum, Meerschaum, Soolquellen und Mineralwässern aller Art.

Ein Zirkular des Katasterministeriums bestimmt, daß die Mineralwässer im allgemeinen denselben Gesetzen unterworfen sind wie die Minen und fügt insbesondere hinzu, daß das Eigentumsrecht am Grund und Boden, auf dem sich eine Mineralquelle befindet, an und für sich das Recht umfaßt, sie auszunutzen, sondern daß dazu eine besondere Konzession erforderlich ist.

Meadin-i-sathijje sind diejenigen Mineralien, welche in nicht zusammenhängenden Mengen auf der Erdoberfläche vorkommen und durch Tagebau gewonnen werden können, wie Eisenstoffe, Aluminiumerde, Torf u. s. w.

Die Salzgewinnung bildet ein Monopol.

Nach dem ursprünglichen Texte des Minengesetzes konnte jeder auf seinem eigenen Grund und Boden frei nach Mineralien suchen und dazu Grabungen aller Art vornehmen. Jedoch konnte er ohne Schürfstein nicht sein »Mudschilik« beweisen, d. h. daß er der Finder ist und das Ausschließungsrecht besitzt.

Der neue Text hat dem Grundeigentümer als solchem die Freiheit, auf seinem Grund und Boden nach Mineralien zu suchen, entzogen. Er muß heute, um auf seinem Gebiete schürfen zu können, vorher an den Vali seiner Provinz ein Gesuch richten unter Angabe der Lage und Grenzen seines Eigentums und der Art des Minerals. Wenn die von den Provinzialbehörden anzustellende Untersuchung ergibt, daß durch die geplanten Schürf-

Digitized by Google

arbeiten benachbarte öffentliche oder private Gebäude nicht geschädigt werden, berichtet der Vali an das Minenministerium, das die Schürferlaubnis nach Eintragung in ein besonderes Register und Erhebung einer Gebühr von 3—5 L. tq. zu erteilen hat. Sollen die Schürfarbeiten in oder bei Konstantinopel vorgenommen werden, so kann die Erlaubnis dazu nur durch Irade erteilt werden.

Auf Metruke-Land zu schürfen ist nur gestattet, wenn dabei die Rechte der Einwohner, denen das Land zur Benutzung überlassen ist, nicht beeinträchtigt werden. Nach demselben Artikel ist jedes Suchen nach Mineralien auf öffentlichen Plätzen, Märkten u. s. w. verboten.

Bei Minen über Tage wird alles Land, das nicht Wakkuf oder Mülk ist, wie Mirijje-Land behandelt.

Die Schürferlaubnis kann, auch ohne Zustimmung des Grundeigentümers oder -besitzers, einem anderen erteilt werden. Erforderlich ist diese Zustimmung nur, wenn es sich um vollkommen eingefriedigte Grundstücke, um Hofräume, Gärten und Terrains handelt, die in einem Umkreise von 150 Pic um jene Hofräume u. s. w. liegen und auf denen zu Schürfzwecken mit Hacken und Bohrern Brunnen gegraben, Schächte geöffnet oder Anlagen zum Aufstellen von Bergbauinstrumenten errichtet werden sollen.

Wer auf Mirijje- oder herrenlosem Lande schürfen will, hat an den Vali oder an den Marineminister eine Eingabe zu richten, die enthalten muß: Namen, Stand, Staatsangehörigkeit und Wohnort des Antragstellers und seiner eventuellen Gesellschafter; Lage und Grenzen des Fundortes, Angabe des Sandschaks und Kasas, in welchem dieser liegt; Bezeichnung des Minerals; Angabe der rechtlichen Natur des Landes und, wenn es Privatbesitz ist, den Namen des Eigentümers oder Besitzers mit der Versicherung, diesen für allen entstehenden Schaden zu entschädigen. Wird die Schürferlaubnis für eine Aktiengesellschaft erlangt, so muß noch eine Bescheinigung darüber beigebracht werden, daß die Aktiengesellschaft von der ottomanischen Regierung bestätigt ist.

Der Antragsteller muß seiner Eingabe eine Skizze des Schürfgebietes beifügen.

Nach dem neuen Minengesetze muß der Antragsteller außerdem noch eine Erklärung abgeben, durch die er sich verpflichtet, falls ihm die Schürferlaubnis nicht erteilt oder später wieder entzogen wird, keine andere Entschädigung zu beanspruchen als das Finderrecht. Dieses besteht im Ersatze der Schürfkosten in einem nach den Verhältnissen des Finders zu bemessenden Taggelde bis zu einem halben Pfunde für die Dauer der Schürfarbeiten und von höchstens 5 Prozent des Reinertrages des Bergwerkes. Diese Summe ist vom Konzessionär zu zahlen und wird in den Konzessionsfirman aufgenommen. Das Bergwerk haftet dem Finder dafür durch Bei-ul-vefa.

Wenn die Eingabe direkt beim Minenministerium eingereicht wird, geht sie von dort an den zuständigen Vali zur Feststellung, ob gegen die Erteilung der Schürferlaubnis kein Bedenken besteht.

Das Gebiet, für welches das Schürfrecht nachgesucht wird, darf nicht mehr als 15.000 Dönüm Oberfläche haben.

Das Ministerium oder der Wali stellt eine Empfangsbestätigung aus unter Angabe des Datums der Einreichung des Schürfgesuches.

Der Verwaltungsrat des Vilajets und der technische Conseil prüfen, ob der Bewerber persönlich qualifiziert ist und hinreichende Mittel zur Vornahme der Schürfarbeiten besitzt, ob das Gesuch den gesetzlichen Vorschriften entspricht, ob etwa die Erlaubnis für ein Gebiet nachgesucht wird, auf welchem das Schürfen verboten ist, ob Befestigungen in der Nähe sind und, wenn das der Fall ist, ob sie durch die Schürfarbeiten beschädigt werden könnten, endlich, ob man wirklich das Vorhandensein des Minerals festgestellt hat.

Diese Ermittlungen sind vorzunehmen an Ort und Stelle vom Muchtar oder einem Mitgliede des Rates der Ältesten und dem Mineningenieur des Vilajets in Gegenwart des Bewerbers oder seines Stellvertreters. Es wird darüber ein Protokoll aufgenommen und an den Vali geschickt. Dieser läßt das Protokoll und die dem Gesuche beigefügten Anlagen von dem Verwaltungsrat prüfen und schickt sie alsdann an das Ministerium, wo sie vom technischen Conseil einer Prüfung unterzogen werden. Auf den günstigen Bericht des letzteren erhält der Bewerber die Schürferlaubnis, die nicht länger als auf ein Jahr erteilt werden kann, vom Datum der Ausstellung gerechnet. Diese Frist kann um ein weiteres Jahr verlängert werden, wenn festgestellt ist, daß ernsthafte Arbeiten vorgenommen sind. Auf alle Fälle muß der Bewerber vor Erlangung der Erlaubnis hinreichende Garantie dafür stellen, daß er zur Ausführung der Arbeiten in der Lage ist. Für die Schürferlaubnis wird eine Gebühr von 5, 10 oder 15 L. tq. erhoben, je nach Art und Qualität des Minerales. Hat der Bewerber die Arbeiten innerhalb sechs Monaten nach Erteilung der Erlaubnis nicht begonnen oder sie eingestellt, so wird seine Eingabe als nichtig und nicht erfolgt angesehen. Er verliert außerdem alle seine Rechte, wenn er sich auf Aufforderung des Ministers oder des Valis nicht binnen zwei Monaten meldet. Für Streitigkeiten zwischen dem Bewerber und dem Ministerium ist der Staatsrat zuständig.

Wenn der Inhaber der Schürferlaubnis nicht in dem ihm zum Schürfen bewilligten Zeitraume (ein, respektive zwei Jahre) um die endgültige Konzession einkommt, so wird ihm die Schürferlaubnis entzogen und kann einem anderen erteilt werden.

Die Schürferlaubnis kann nach Benachrichtigung des Verwaltungsrates des Vilajets und mit Zustimmung des Ministeriums übertragen werden, wenn der neue Schürfer denselben Bedingungen genügt wie der alte. Die Übertragsgebühr schwankt zwischen $2^1/_2$ und $7^1/_2$ L. tq.

Die Schürferlaubnis kann nicht zu gleicher Zeit mehreren Personen für dasselbe Gebiet und dasselbe Mineral bewilligt werden.

Der Export von Mineralien nach dem Auslande zur Prüfung ihres Wertes kann bis zu 100 *t* gestattet werden. Die Exporterlaubnis kann bis auf 2000 *t* ausgedehnt werden, wenn der Exporteur die Kosten des Konzessionsfirmans und die Zeitungsinsertionsgebühren hinterlegt.

Zur Verwendung von Pulver muß der Schürfer unter Angabe der Menge um eine Sondererlaubnis einkommen, die nur dann erteilt wird, wenn keine Gefahr für private Gebäude oder Befestigungen besteht.

Schon ein oberflächlicher Vergleich dieses neuen dritten Kapitels mit dem alten zeigt, daß dem Schürfen durch die neuen Bestimmungen weitgehende Beschränkungen auferlegt sind. Es verlohnt sich, die Abänderungen, welche von dem früheren Zustande durch ein neues Kapitel über das Schürfen getroffen sind, kurz hervorzuheben:

Dieselben bestehen in erster Linie in einer beträchtlichen Erschwerung der Erlangung des Schürfrechtes. Während früher das gesamte Verfahren in die Hand des Gouverneurs der Provinz — des Valis — gelegt war, soll jetzt die Entscheidung über die Schürfgesuche durch das Ministerium für Minen, Landwirtschaft und Forsten und, falls das Gebiet innerhalb der Bannmeile der Hauptstadt liegt, durch Iradé des Sultans getroffen werden.

Das Verfahren selbst ist viel komplizierter geworden. Früher waren vor Erteilung der Schürferlaubnis nur die desetzlichen Voraussetzungen zu prüfen; nach dem neuen Gesetze ist außerdem noch eine Reihe von Erbebungen zu veranstalten. Es soll geprüft werden, ob der Gesuchsteller qualifiziert ist, ob seine finanziellen Kräfte zur Ausdehnung und Natur des beabsichtigten Unternehmens im rechten Verhältnis stehen, ob sich Befestigungen in der Nähe des Schürfterrains befinden und, wenn dies der Fall ist, ob sie durch die Schürfarbeiten Schaden erleiden können, endlich ob sichtbares Erzvorkommen auf dem Gebiete vorhanden ist. Die hiezu nötigen Feststellungen haben an Ort und Stelle unter Mitwirkung der Ortsbehörde stattzufinden.

Der Eigentümer hatte früher, um sein Fund- und Vorzugsrecht auf eigenem Boden zu sichern, lediglich der Regierung von der Lage und den Grenzen des Gebietes, auf dem er schürfen wollte, Nachricht zu geben; nach dem neuen Gesetze muß er die Schürferlaubnis nachsuchen, die erst erteilt wird, wenn festgestellt ist, daß durch das Schürfen den anliegenden Grundstücken kein Nachteil erwächst.

Während endlich früher die Erteilung der Schürferlaubnis einer staatlichen Abgabe nicht unterworfen war, sind jetzt für die verschiedenen Arten von Schürfgesuchen Gebühren festgesetzt.

Was ferner den Umfang der Rechte betrifft, welche die einmal erteilte Schürferlaubnis gewährt, so finden sich auch hier erhebliche Beschränkungen zu gunsten des Staates.

Beim Nachsuchen des Schürfrechtes hat der Antragsteller formell zu erklären, daß er für den Fall, daß die Regierung die einmal erteilte Schürferlaubnis zurücknehmen sollte, auf alle seine Ansprüche verzichtet, außer denjenigen, welche auf seinem Finderrechte beruhen, eine Bestimmung, die durch ihre Tragweite den einzelnen völlig dem Gutdünken des Staates überliefert.

Die Übertragung des Schürfrechtes auf einen anderen, welche früher ohneweiteres geschehen konnte, ist auch nach dem neuen Gesetze gestattet, doch darf sie nur mit Wissen des Conseil administratif der Provinz und mit Genehmigung des Ministeriums vor sich gehen, welches

Digitized by Google

seinerseits bezüglich der Persönlichkeit des Zessionärs alle diejenigen Erhebungen vorzunehmen hat, die vorher erwähnt sind.

Endlich ist noch zu bemerken, daß die Schürferlaubnis sich höchstens auf ein Gebiet von 15.000 Dönüm erstrecken kann, während früher eine derartige Grenze nicht gesetzt war.

Aus diesem bisher bekannt gewordenen Teile des neuen Minengesetzes läßt sich bereits ersehen, daß die Ausbeutung der Bodenschätze des Landes durch die neuen Bestimmungen sehr erschwert werden wird.

INDUSTRIEFÖRDERUNG IN SÜDAFRIKA.

Im Februar 1904 ist von Seite der Regierung der Oranje River Colonie, wie ein vom 10. März l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Johannesburg mitteilt, eine Kommission mit dem Auftrage eingesetzt worden, zu untersuchen und seinerzeit Bericht darüber zu erstatten, ob und mit welchen Mitteln die Gründung von gewissen neuen, beziehungsweise die Förderung der bereits bestehenden Industrien in der genannten Kolonie vom Staate zu unterstützen sei. Die Wahrnehmungen und Vorschläge der beinahe ein ganzes Jahr tätig gewesenen Kommission sind unlängst in einem ausführlichen Berichte veröffentlicht worden.

In diesem Berichte wird hervorgehoben, daß, obzwar die Förderung der Landwirtschaft, welche den Haupterwerbszweig des Landes bildet, auch weiterhin in erster Reihe stehen wird, so doch die Regierung in der Zukunft auch dazu berufen sei, in der Kolonie gewisse Industrien, an deren Lebensfähigkeit nicht gezweifelt wird, durch staatliche Mittel zu gründen, beziehungsweise zu kräftigen. Dadurch soll das Land in die Lage versetzt werden, wenn auch nicht den ganzen, so doch einen Teil seines Bedarfes, namentlich in gewissen Artikeln, die zurzeit ausschließlich vom Ausland bezogen werden, die aber in der Kolonie selbst ebensogut produziert werden könnten, zu decken. Die Industrien, deren Subventionierung aus Staatsmitteln am wärmsten befürwortet wird, sind: Woll-, Leder- Konserven-, Töpferwaren und die Korbindustrie.

Auf dem Gebiete der Wollindustrie hatte man bereits in den Zeiten des ehemaligen Freistaates Versuche angestellt, die aber aus Mangel an genügendem Kapital und modernen Maschinen scheiterten. Es könnte daher auch in der Zukunft nur eine kapitalskräftige Fabrik prosperieren, deren Gründung von Seite des Staates zu unterstützen wäre. Eine Londoner Firma hat sich bereit erklärt, mit einem Kapitale von 50.000 £ eine Fabrik zur Erzeugung von Bettdecken zu errichten, wenn ihr der Staat genügende Hilfe gewährt. Die Bedingungen, unter welchen die erwähnte Kommission diesen Antrag zur Annahme empfiehlt, sind die folgenden: 1. Eine jährliche Erzeugung von 20.000 Bettdecken und 20.000 Yard Tuch oder ein Äquivalent für beide Artikel, wobei 1 Bettdecke gleich 1 Yard Tuch gerechnet wird; 2. eine jährliche Subvention von 500 £ für die oben präzisierte Erzeugung und bei Überschuß eine Prämie von 3 d pro Yard Tuch, respektive 6 d für jede weitere Decke; 3. die Unterstützung soll für drei Jahre zugesichert werden.

Für die Kreierung einer dem Landeskonsum entsprechenden Lederindustrie soll nicht nur das nötige Material an Häuten, wovon jährlich bedeutende Quantitäten exportiert werden, sondern auch ein vorzüglicher billiger Gerbstoff in der Form einer auf dem »Velde« in unbegrenzter Menge wild wachsenden Pflanze, der sogenannten »elands boontje«, vorhanden sein. Was die Förderung dieses neu zu gründenden Industriezweiges anbelangt, so wird folgendes vorgeschlagen: 1. Eine Subvention für die Dauer von fünf Jahren, bestehend aus einer Prämie von 5 sh. pro Stück großer, 1 sh. für kleine Häute, unter der Bedingung, daß mindestens 5000 Häute jährlich gegerbt werden; 2. die Munizipalität der betreffenden Stadt, wo die Gerberei errichtet werden wird, soll derselben ein dem Zwecke ensprechendes Grundstück unentgeltlich zur Verfügung stellen.

Die Herstellung von Obstkonserven aller Art, eine in der Oranje River Colonie bisher unbekannte Industrie, soll ebenfalls in Angriff genommen und behufs Überwindung der Anfangsschwierigkeiten einer staatlichen Unterstützung teilhaftig werden. Es wird hervorgehoben, daß auch die kapländische Fruchtkonservenindustrie nur dadurch Wurzel fassen konnte, daß ihr bei dem verwendeten Zucker ein Zollnachlaß von 5 sh. pro 100 lbs. gewährt wurde. Der Farmer in der Oranje River Colonie war bisher infolge Mangels an regulären Abnehmern oft genötigt, sein Obst zu unprofitablen Preisen zu verkaufen, und es gab Perioden, wo er überhaupt nicht in der Lage war, dafür einen Markt zu finden. Um daher dem Farmer einen regulären Absatz zu sichern und dadurch den Obstbau sowohl qualitativ als quantitativ zu heben, wird vorgeschlagen: 1. Eine Prämie von 200 £ jährlich für die Fabrikation von Konserven, wenn das verkaufte Jahresquantum mindestens 50.000 lbs. beträgt, ferner eine weitere Prämie von 1 d pro Pfund für Quantitäten über 50.000 lbs. In jedem Distrikte soll nicht mehr als eine Fabrik subventioniert werden. 2. Die Fabriks-einrichtungsgegenstände und Gebrauchsmaterialien sollen auf den Linien der Central South African Railways zu den ermäßigten, für südafrikanische Produkte festgestellten Sätzen befördert werden. Da es unerläßlich erscheint, nur erstklassige Waren zu erzeugen, so soll die Regierung die Fabrikate prüfen und deren Qualifikation durch Abstempelung bescheinigen. Eine einschlägige Fabrik soll unter den Auspizien der Regierung in Parys aufgeführt werden, woselbst der Stadtrat ein für zehn Jahre steuerfreies Grundstück zu obigem Zwecke zugesichert hat.

Die Errichtung einer Zementfabrik wird vorerst nur als ein Versuch empfohlen, da man sich über die Eignung des vorhandenen Materials so weit noch keine Sicherheit verschaffen konnte. Die Subvention an eine jährlich ein Minimum von 20.000 Faß Zement (à 400 lbs.) produzierende Fabrik soll 1000 £ pro Jahr betragen und für drei Jahre zugestanden werden.

Was Tabak anbelangt, so wird dieser Artikel noch immer von dem Farmer selbst manipuliert und auf den Markt gebracht, wogegen die Verarbeitung von Tabak in Amerika und England eine fabriksmäßige ist. Im Hinblick auf diesen Umstand und in der Absicht, das koloniale Produkt qualitativ mit der importierten Ware auf ein gleiches Niveau zu bringen, sind von der Kommission folgende Vorschläge gemacht worden: 1. Die Errichtung einer Tabakpflanzschule (Experimental Tobacco Station) in Parys unter der Leitung eines durchaus kompetenten Fachmannes, welcher außerdem dazu berufen wäre, die Farmer aufzusuchen und denselben mit Auskünften und Ratschlägen an die Hand zu gehen. 2. In Verbindung mit der oberwähnten Institution soll ferner ein Etablissement zur Verarbeitung des in der Staatspflanzung und eventuell auch auf den benachbarten Farmen gewachsenen Tabaks errichtet werden. 3. Die für drei Jahre zu gewährende Subvention an Tabakfabrikanten soll 300 £ pro Jahr betragen bei Produktion von einem Minimalquantum von 60.000 lbs. und 2 d pro Pfund für jedes weitere Quantum. 4. Es wäre ferner eine Prämie für die Herstellung von Tabaklauge in Aussicht zu stellen.

Eine andere Industrie, deren Gründung ebenfalls in Anregung gebracht wird, ist die Töpferei, und sind bereits Schritte unternommen worden, um einige Fachleute aus Italien für diesen Zweck zu gewinnen und auf Staatskosten herauszubringen. Was den Vorschlag der

Digitized by Google

Kommission in dieser Richtung hin anbelangt, so wäre dem Unternehmen eine Subvention in der Höhe von 10 Prozent des Gründungskapitales zuzusichern, vorbehaltlich der Feststellung eines Minimalquantums der Erzeugung. Ferner wird die Errichtung eines kleineren Töpferwerkes zu Studienzwecken in Bloemfontein proponiert, woselbst geeigneter Ton vorhanden ist.

Zu Zwecken der Gründung einer Korbindustrie soll ein Lehrer zur Leitung einer kleinen Werkstätte mit einem monatlichen Gehalte von 15 £ plus einem Gewinnanteil ernannt werden. Gleichzeitig wird auch der Kultivierung von Korbweide besondere Aufmerksamkeit zugewandt werden.

Außer diesen eben besprochenen Industriezweigen werden noch einige andere, wie z. B. Eisen, Zucker etc., von der Kommission als solche bezeichnet, die in der Oranje River Colonie ebenfalls prosperieren könnten und jedenfalls früher oder später das besondere Interesse der Regierung in Anspruch nehmen dürften.

Hingegen wird die Lebensfähigkeit einiger anderer Industrien, wie Seide, Möbel etc., deren Gründung gleichfalls in Erwägung gezogen worden ist, sehr bezweifelt.

Zum Schlusse wäre noch zu bemerken, daß die Ausführungen und Vorschläge der Kommission im großen und ganzen eine wohlwollende Aufnahme bei der Regierung der Oranje River Colonie gefunden haben. Einige der Propositionen gelangen bereits zur Durchführung und man dürfte mit der Annahme kaum fehl gehen, daß mit der Zeit alle Vorschläge der Kommission realisiert werden. Allerdings muß trotz des besten Willens, den die Regierung den neu zu gründenden Unternehmungen entgegenbringt, und trotz der vielen schon bisher gebrachten Opfer insoferne den Plänen für die Ausgestaltung der besprochenen Industrie noch mit einem gewissen Zweifel begegnet werden, als noch große Schwierigkeiten, wie z. B. Mangel an geschulten Fabriksarbeitern, außerordentlich hohe Transportkosten etc., zu überwinden sind, die den schließlichen Erfolg, wenn auch nicht unmöglich machen, so doch für absehbare Zeit nicht in Aussicht stellen.

MISZELLEN.

Die Wirtschaftslage im Gebiet des unteren Don. Mit der am 5. April l. J. erfolgten Eröffnung der Schiffahrt am Don und Azowschen Meer hat der Getreideexport, wie der Aprilbericht des k. u. k. Konsulates in Rostow am Don mitteilt, wohl recht lebhaft eingesetzt, die Lebhaftigkeit aber nicht bewahrt, ebensowohl infolge mangelnder Barmittel (weil der Platz noch unter der Nachwirkung des im März laufenden Jahres erfolgten Fallimentes Vagliano steht), als auch wegen mangelnder Zufuhren, was zum guten Teile auf die gleichfalls im März erfolgte Mobilmachung von sieben Donschen Kosakenregimentern zurückzuführen ist. Aus demselben Grunde ist auch die Kohlenproduktion im Donetz-Bassin notleidend geworden. Wenngleich deshalb das Frühjahrsgeschäft nicht jene Belebung erfahren hat, wie sie erhofft wurde, so zeigte dasselbe dennoch einen im ganzen zufriedenstellenden Verlauf. Es hat allerdings der Absatz zu den Osterfeiertagen den Handel mit Bekleidungsware, Modeartikeln und Galanterieobjekten nicht befriedigt. Aber der Vertrieb von Sämaschinen Pflügen und anderen Geräten geht, nachdem gute Nachrichten über den Saatenstand das Vertrauen des Handels zu der Zahlungsfähigkeit der Landwirte erheblich gehoben haben, seit mehreren Wochen flott von statten. Die Bautätigkeit, welche im Jahre 1904 wegen des Krieges fast ganz zum Stillstand gekommen war, hat heuer schon in sehr bemerkbarem Umfange in Rostow und in den nordkaukasischen Kurorten eingesetzt und Baumaterial, Eisenwaren und Werkzeuge hatten guten Absatz, und vermehrte Nachfrage hatten weiters Armaturen für Wasserleitungen und Gasbeleuchtungsanstalten, Nähmaschinen, Jutewaren und chemische Produkte für Seifenfabrikation zu verzeichnen.

Russische Verkehrsangelegenheiten. In Rußland soll das offizielle Komitee für die Schienenbestellung das im Jahre 1905 neu zu liefernde Schienenquantum, wie der Aprilbericht des k. u. k. General-Konsulates in Moskau mitteilt, auf 18,580.000 Pud festgesetzt haben.

Für den Eisenbahntransport von Geflügel sollen 240 Spezialwaggons bestellt werden.

Der Transport des im Ural produzierten Eisens ist auf dem bisher üblichen Eisenbahnwege der Samara-Slatoust-Bahn infolge ihrer Inanspruchnahme durch den Krieg fast gänzlich unterbunden und soll daher künftighin eine andere Linie mit Benützung der Wasserwege der Kama und Wolga eingeschlagen werden. Zugleich wird auch das Projekt des Baues einer Eisenbahn von der Station Berdjansk der Samara-Slatouster-Bahn bis zu Lissowo an der Permschen Bahn erörtert, welche Linie die industrielle Entfaltung des Uralgebietes bedeutend fördern würde, da sie die reichsten Erzgebiete desselben durchschneidet und die Eisenbergwerke mit den Steinkohlengruben im südlichen Ural zu verbinden bestimmt ist.

Das Verkehrsministerium soll gegenwärtig mit der Prüfung eines Kanalprojektes zur Verbindung der Ostsee mit dem Schwarzen Meere beschäftigt sein. Der Kanal soll vorwiegend zum Transporte von Getreide sowie von Steinkohle aus dem Süden behufs Verdrängung der englischen Kohle dienen.

Die Zahl der nach Sibirien verkehrenden Personenzüge soll auf zwei Paar Züge in der Woche unter gleichzeitiger Erhöhung des Tarifs beschränkt werden. Die Beförderung von Handelsgütern als Eil- und Passagiergut wurde gleichfalls stark eingeschränkt. Als Ersatz soll für die Frachtenbeförderung ein gemischter Eisenbahn- und Wasserwegverkehr geschaffen werden.

Geschäftsverhältnisse in Südchina. Entsprechend der bereits während der vorhergegangenen Quartale des Jahres 1904 beobachteten Entwicklung hatten die Einnahmen der chinesischen Seezollverwaltung in den südchinesischen Vertragshäfen auch während des letzten Quartales des genannten Jahres, wie ein Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong ausführt, eine Steigerung zu verzeichnen und sind auch größer als die für das gleiche Quartal 1903 zur Ausweisung gelangten. Die Erhöhung der Zolleinnahmen betrifft insbesondere Kanton, die Häfen des Westflusses und dessen Deltas, sowie die weiten westlich gelegenen Vertragshäfen, während Foochow, Amoy und Swatow einen nicht unerheblichen Rückgang ihrer Zolleinnahmen verzeichnen. Hieraus läßt sich schließen, daß lediglich der Handelsverkehr der drei letztgenannten Häfen im IV. Quartal 1904 sich weniger befriedigend als im IV. Quartale 1903 gestaltet hat und bestätigt sich auch diese Vermutung durch die über den dortigen Handel und Verkehr eingelaufenen sonstigen Nachrichten.

Wie in den Vorjahren ist die Ausfuhr von Tee, des wichtigsten Exportartikels für Foochow und Amoy, auch im IV. Quartal 1904 weiter zurückgegangen, und beträgt der diesbezügliche Ausfall für erstgenannten Hafen allein fast die Hälfte der Teeausfuhr, welche derselbe noch im gleichen Quartale 1903 erzielt hatte. Die erträgnisreichen Geschäftsverbindungen, welche diese Häfen mit Korea, Japan und dem Norden Chinas besitzen, waren durch den russisch-japanischen Krieg unterbunden und drohen nunmehr auch jene Amoys mit Formosa durch das Herannahen der baltischen Flotte und durch die Vorbereitungen Japans, Formosa in Verteidigungszustand zu setzen, gänzlichen Abbruch zu erleiden. Die Produktion von Rohrzucker, des wichtigsten Produktes von Swatow und Umgebung, erfährt

Digitized by Google

immer mehr steigende Konkurrenz durch die Einfuhr von Javazucker, von welchem gesteigerte Mengen nach Kanton und den übrigen südchinesischen Häfen gelangen und daselbst den Swatow-Zucker verdrängen. Die Verbindungen von Foochow, Amoy und Swatow mit ihrem Hinterlande haben sich bisher nur wenig gebessert und ist daher die Aufschließung des letzteren noch immer namhaft gehemmt, infolgedessen es in seiner Armut verharrt und der Bevölkerung nichts übrig bleibt, als nach den Straits Settlements, Java, Sumatra etc. auszuwandern. Das Hinterland von Swatow gravitiert übrigens heute schon mehr nach Kanton als nach den erstgenannten viel näheren Häfen, da seine Produkte ungeachtet des längeren Transportes auf ersterem einen leichteren Absatz als auf letzterem finden. Mit Rücksicht darauf hat sich die wirtschaftliche Lage der drei vorerwähnten Häfen schon seit längerem stagnierend gestaltet und ist nur zu hoffen, daß die im Baue befindliche Eisenbahn Swatow—Tschautschaufu sowie die projektierte Linie Kanton—Amoy nach ihrer Vollendung hierin einen Wandel schaffen mögen.

Weitaus günstiger stellt sich jedoch das Bild der Handels- und Verkehrsverhältnisse der übrigen südchinesischen Häfen im IV. Quartal 1904 dar. Hiezu trug nicht wenig die Unterdrückung der sogenannten Rebellion in der Provinz Kwangsi und die Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung durch den energischen gegenwärtigen Vizekönig, welcher zu diesem Zwecke selbst während des IV. Quartals 1904 in Wutschau geweilt hatte, bei. Die Ernten der wichtigsten Bodenprodukte verzeichneten einen günstigen Ausfall und gelangten in befriedigenden Mengen auf den Markt, so daß sich in Verbindung mit einer guten Nachfrage aus Europa und Amerika ein günstiger Exportverkehr entwickeln konnte. Im gleichen Verhältnisse entwickelte sich auch der Import fremdländischer Waren. Gleichwohl stellten sich gegen Ende 1904 bedrohliche Symptome der gefährlichen finanziellen Lage vieler chinesischer Kaufleute ein, welche im Vertrauen auf ein günstiges Geschäft sich in allzugroße Bestellungen und Spekulationen eingelassen hatten und nunmehr ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen konnten. Zudem verteuerte sich auch der Silberkurs, so daß es zu mehreren Fallimenten chinesischer Banken und Importeure kam und ungünstige Aussichten für die Abwicklung des allgemeinen Zahltages zum chinesischen Neujahr anfangs Februar sich einstellten.

Was nun die Bewegung in den wichtigsten Gruppen der Ein- und Ausfuhrartikel anbetrifft, so erfuhr im IV. Quartal 1904 der Import von Textilwaren eine kleine Steigerung gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1903. Das gleiche gilt hinsichtlich der Einfuhr von Spanish Stripes und Broad, Medium & Habit Cloth, während jene von T-Cloths, Blankets und Rugs zurückging. Auch hieran waren die drei obengenannten Häfen Swatow, Amoy und Foochow nicht unbedeutend beteiligt, wobei auch Kanton eine verringerte Einfuhr letztbezeichneter Artikel aufwies. Hinlängliche Vorräte derselben sowie günstige Aussichten, Blankets und Rugs nach Japan und in die Mandschurei für die Bekleidung der beiden kriegführenden Armeen zu exportieren, waren die wichtigsten Ursachen obiger Erscheinung. Nicht geringen Aufschwung verzeichnete der Bezug von Velvets und Velveteens, an welchem erfreulicherweise auch Foochow, Swatow und insbesondere Kanton beteiligt waren. Die Einfuhr von Metallen steigerte sich in den wichtigsten Artikeln, Quecksilber ausgenommen. Die vermehrten Bezüge von Eisen in Swatow sind auf die Arbeiten an der Eisenbahn bei Swatow, jene in den Westriverhäfen auf die gesteigerte Bautätigkeit zurückzuführen. Zucker erfreute sich einer großen Importsteigerung, doch entfiel dieselbe nicht auf das europäische Fabrikat, sondern auf jenes Javas und der Hongkonger Raffinerien, die nunmehr den Wegfall der Zuckerprämien in Europa ausnützen. Der Import japanischer Zündhölzchen erfuhr eine geringe Erhöhung, desgleichen war auch der Bezug von Petroleum im Steigen begriffen, ein Beweis, wie sich diese beiden Waren, ursprünglich Luxusartikel, in China allmählich zu unentbehrlichen Bedarfsartikeln entwickeln.

Der Export von Seide zeigte gemäß der günstigen Ernte gesteigerte Ziffern, während jener von Tee namhaften Rückgang erfuhr. Matten büßten gleichwohl ein wenig ein und das gleiche Schicksal ereilte die Ausfuhr von Rohr. Hingegen verzeichneten Grasscloth, Cassia, Häute, Federn und Borsten vermehrten Absatz.

In Übereinstimmung mit der günstigen Handelslage war auch der Schiffsverkehr in den südchinesischen Häfen während des IV. Quartals 1904 ziemlich belebt und übertraf sowohl an Zahl der Schiffe als auch an Tonnengehalt die diesbezüglichen Ziffern des gleichen Quartals im Jahre 1903. Gleichwohl waren die Frachtraten infolge des großen Angebotes von Schiffsraum in der freien Küstenschiffahrt und der zunehmenden Errichtung von regelmäßigen Linien sehr gedrückt.

Eine größere Auswanderung von Chinesen wurde nur in Kanton wahrgenommen, welche jedoch nur nach dem benachbarten Hongkong entfiel. Nach Kongmoon kehrten mehr Auswanderer zurück, als während der gleichen Periode auswanderten, ein Umstand, welcher wohl auf die Eröffnung dieses Platzes als Vertragshafen und auf seine schnelle Entwicklung als solcher zurückzuführen ist, infolgedessen mehr Bewohner daselbst lohnende Beschäftigung finden und nicht genötigt sind, auszuwandern.

Chinesische Eisenbahnbauten. Nach den letzten Nachrichten über den Fortschritt der Eisenbahnbauten im Innern von China bietet die im Bau begriffene Brücke über den Hoangho an der bereits ausgebauten Eisenbahnstrecke Peking—Hankow, wie der Februarbericht des k. u. k. General-Konsulates in Shanghai mitteilt, ein schwer zu lösendes technisches Problem. Die Beschaffenheit der Ufer und das ausgedehnte Inundationsgebiet des Flusses machen eine Brückenkonstruktion in der von 3·3 *km* notwendig, bei einer Gesamthöhe von 20 *m* und einer solchen von 6 *m* oberhalb des Wasserspiegel; die ganze Brückenkonstruktion soll auf 102 Bogen ruhen, von welchen 22 am südlichen und 10 am nördlichen Ufer bereits fertiggestellt worden sind; da die Verwendung von Kaissons mit Rücksicht auf die Beschaffenheit des Grundes untunlich ist, müssen die Pfeiler mittels Maschinen ins Flußbett versenkt werden. Die Tiefe des Flusses beträgt in der Stromrinne 10 *m* und zur Zeit der Flut 14 *m*; 50 europäische Techniker sowie über 3000 chinesische Arbeiter sind bei dem Brückenbau beschäftigt. Die ganze Konstruktion soll in ca. 5 Monaten beendet werden.

Im Anschluß an die Hauptlinie Peking—Hankow werden bereits einige Zweigbahnen teils für allgemeine wirtschaftliche Zwecke, teils zur Vermittlung des Transportes von Mineralien aus den nächst der Hauptlinie gelegenen Bergwerken gebaut. An der schmalspurigen Bahn, die 20 *km* südlich von Tschengtingfu (in Tschili) nach der Hauptstadt der Provinz Schensi, Taijuenfu, abzweigt, wurden 50 *km* bereits fertiggestellt; seit drei Monaten wurde ebenfalls an der Zweiglinien von Kaiföngfu in Honan nach Hsianfu in der Provinz Schensi rüstig gearbeitet. Einige Materialtransportbahnen, die dem Bergwerksbetriebe dienen sollen, werden östlich und westlich von der Luhanbahn trassiert.

Der Ankauf von Grund und Boden für die im Bau begriffene Shanghai—Nanking Bahn stieß bei den Chinesen auf große Schwierigkeiten, da diese die für den Bahnkörper notwendigen Grundstücke nur gegen übermäßig hohe Entschädungssummen abtreten wollten. Die Shanghai-Nanking Railway Comp. hat sich daher an den

Digitized by Google

Shanghaier Taotai mit dem Ersuchen gewendet, die unteren Beamten anzuweisen, das Unternehmen zu unterstützen.

Chinesische Patente. Das neu geschaffene chinesische Patentamt hat bereits das erste Patent an einen eingeborenen Erfinder erteilt. Es ist dies eine elektrische Lampe, die der in Nanking ansässige Erfinder als helles Mondlicht bezeichnet. Er erklärt, sie sei den fremden, bisher in chinesischen Städten verkauften Lampen weit überlegen.

Die chinesische Kuli-Auswanderung nach Südafrika. Ungeachtet aller Bemühungen des Konsortiums der südafrikanischen Minenbesitzer hat die Auswanderung chinesischer Kuli von Hongkong nach Südafrika, wie ein von Anfang März laufendes Jahres datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong mitteilt, bisher nur geringe Erfolge gehabt. Nachdem die diesbezügliche Konvention zwischen Großbritannien und China abgeschlossen worden war, wurden große Vorbereitungen in diesem Hafen für die Ansammlung und Einschiffung der Kuli aus Südchina getroffen und insbesondere ein besonderer Auswandererkamp, bestehend aus Wohnhäusern, Desinfektionsräumen, Lokalen für die ärztliche Untersuchung der Kuli, Spital etc., in Laichikok, einer Örtlichkeit auf dem Festlande gegenüber der Stadt Victoria, geschaffen. Die provisorischen Matten- und Bambushütten, welche anfangs zu vorerwähnten Zwecken dienten, wurden später durch definitive, gemauerte Gebäude ersetzt und namhafte Kapitalien in dieser Anlage investiert. Mit der zunehmenden Kuliauswanderung hoffte man in der Kaufmannschaft Hongkongs auch auf eine zunehmende Entwicklung eines direkten Handels zwischen diesem Platze und Südafrika.

Doch beide Hoffnungen haben sich bisher nicht erfüllt. Obwohl infolge der ersten Anwerbungen unter der chinesischen Bevölkerung der Hongkong benachbarten Distrikten eine große Anzahl von Kuli sich bereit erklärte, sich nach Südafrika zu verdingen, mußten doch die meisten derselben auf Grund der ärztlichen Untersuchung als für Minenarbeit nicht hinlänglich kräftig und gesund zurückgewiesen werden. Nach langen Verzögerungen gelang es am 25. Mai 1904 die erste Sendung chinesischer Kuli, bestehend aus 1054 Mann, mit dem britischen Dampfer »Tweeddale« nach Südafrika zu verschiffen. Erst drei Monate später konnten weitere 453 Mann mit dem britischen Dampfer »Lothian« ebendahin gesendet werden und seitdem ist das Auswandererunternehmen nach dem schwarzen Weltteil von Hongkong aus ganz ins Stocken geraten.

Eine der Hauptursachen daran ist wohl in dem Widerstande der chiesischen Behörden in den Hongkong benachbarten Provinzen Kwangtung und Kwangsi gegen diese Auswanderung überhaupt zu suchen, welcher Widerstand sich hauptsächlich auf die Bestimmungen der eingangs erwähnten anglo-chinesischen Konvention stützt, derzufolge die Auswanderer nur in chinesischen Vertragshäfen — nicht aber in fremden Häfen, wie Hongkong — verschifft werden dürfen. In dem Bestreben, diese Auswandererbewegung in Hongkong zu konzentrieren und dieser britischen Kolonie die Vorteile ersterer zuzuführen, haben die Unternehmer obige Bestimmung, so unglaublich dies erscheint, übersehen und bemühen sich nunmehr, schon mit Rücksicht auf die in obenerwähnten Kulikamp investierten Kapitalien, durch Vermittlung der großbritannischen Regierung von China eine Abänderung obiger Bestimmungen durchzusetzen.

Abgesehen davon, scheinen auch die chinesischen Behörden im allgemeinen dieser Auswanderung nicht sehr günstig gegenüberzustehen, weil sie nicht mit Unrecht behaupten, daß das Innere von Südchina bei weitem noch nicht so dicht bevölkert ist, um eine Auswanderung der arbeitsfähigen männlichen Bevölkerung in größerer Zahl zu empfehlen. Dazu kommt, daß auch der zweite obenerwähnte Kulitransport mit Dampfer »Lothian« ungünstig ausgefallen war, indem zahlreiche Fälle der Beri-Beri-Krankheit unter den Kuli stattfanden, und daß nach den jüngsten Nachrichten aus Südafrika auch das Betragen der Südchinesen, insbesondere auch deren Verhältnis zu den Kaffirs sehr ungünstig ist und schon wiederholt zu blutigen Konflikten geführt hat. Begreiflicherweise tragen solche Vorkommnisse bei, sowohl die Unternehmer als auch die Chinesen Südchinas von der Fortsetzung der Auswanderung abzuschrecken. Mit Rücksicht darauf scheint letztere, wenigstens von Hongkong aus, vorläufig bis zum Eintritte günstigerer Verhältnisse aufgeschoben zu sein und wurde auch der britische Dampfer »Swanley«, welcher neuerdings zur Einschiffung von Kuli hier eingetroffen war, an japanische Reeder verchartert.

Hingegen nimmt die Verschiffung nordchinesischer Kuli von Nordchina, das ist von den Vertragshäfen Chefoo und Tientsin, befriedigenden Fortgang und gingen von dort seit Beginn des Jahres 1904 mehr als 16.000 Kuli ab. Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß der Auswanderung von diesen Häfen insbesondere der Umstand zu gute kam, daß infolge des russisch-japanischen Krieges die große ununterbrochene Auswanderung von Nordchinesen nach der Mandschurei, Korea und Wladiwostok unterbrochen ist, und erstere daher froh sind, in einem anderen Lande sich einen Erwerb zu verschaffen.

Wirtschaftliche Verhältnisse Algeriens. Die allgemeine Lage Algeriens hat sich in letzterer Zeit, wie der Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Algier über das I. Quartal laufenden Jahres mitteilt, sowohl wirtschaftlich als finanziell nicht in dem Maße verbessert, als dies allgemein erwartet wurde. Die Geschäfts- und Handelswelt konnte die Folgen des im Jahre 1904 so lange unterbrochen gewesenen Verkehres mit dem Mutterlande nicht ganz überwinden. Bargeld, Kreditgewährung, Prolongationen können nicht immer in der üblich kulanten Weise erlangt werden. Die bedeutenden, nach Beilegung des Marseiller Streiks im Auslande nicht mehr abzusetzenden Quantitäten Weines haben die Lage ungünstig beeinflußt. So kennzeichnet sich der Weinmarkt durch starken Preisdruck und Verschleuderung des größten Teiles der sehr ausgiebigen vorjährigen Ernte. Diese in erster Linie den kleinen Landwirt treffenden ungünstigen Verhältnisse werden noch verschlechtert durch die den Markt überschwemmenden Mengen künstlichen Zuckerweines, dessen Fabrikation ganz zu sperren wohl kaum gelingen wird, zu deren Einschränkung jedoch strenge Maßnahmen in Verhandlung stehen. Eine baldige Besserung der allgemeinen Lage wäre sehr zu wünschen, damit sowohl dem kleinen Landwirt als auch der meist auf den Ertrag der Cerealienernte angewiesenen einheimischen Bevölkerung das Ausharren bis zur nächsten Lese- und Erntezeit erleichtert werde. Ähnliche vorübergehende, durch unvorhergesehene Ereignisse verursachte Krisen vermögen jedoch den stetigen Fortschritt und das augenfällige Gedeihen dieser Kolonie nicht lange zu beeinflussen.

Wie aus den ersten Sitzungsprotokollen der Ende März laufenden Jahres in Algier tagenden Finanzdelegation zu entnehmen, ist die Regierung bemüht, mit allen Mitteln die Ertragsfähigkeit des Landes zu steigern, die Subventionen der verschiedenen Verwaltungszweige zu erhöhen und das Budget Algeriens auf eigener Basis unabhängig vom Mutterlande zu verwalten. Landwirtschaft und Ackerbau sind in günstigem Stadium. Die Arbeiten sind allenthalben beendet.

Im Departement Algier stehen Wein und Cerealien gut und nur im südlichen Territorium, wo die Regen des Jänners weniger ausgiebig waren, sind Cerealien zurückgeblieben. Im Departement Oran wurde der Anbau durch spät eingetretene Regen verzögert. Die Olivenernte war reich, die Qualität des Öles sehr gut. Von Primeurs haben nur Erbsen und Artischoken in von andauernder Kälte heimgesuchten Gegenden gelitten. Im Departement Constantine ist der Saatenstand befriedigend. Nur Obstbäume haben unter der anfangs Jänner aufgetretenen großen

Digitized by Google

Kälte gelitten. Die Olivenernte war mittelmäßig. Futterweiden waren besonders in den höher gelegenen Regionen durch anhaltenden Frost und Schnee durch längere Zeit unzugänglich, und wiewohl die vorsichtige Aufspeicherung von Futter viel Vieh gerettet hat, ist die Zahl der eingegangenen Tiere bedeutend. Seuchen wurden keine gemeldet.

Ein Vergleich der Handelsbewegung Algeriens in den ersten zwei Monaten dieses Jahres mit der gleichen Periode des Jahres 1904 ergibt folgende Daten: Die Gesamtsumme des Importes pro Jänner und Februar 1905 beträgt 57,386.000 Franken und bedeutet ein Plus von 10.381.000 Franken gegen die Einnahmen pro Jänner und Februar 1904. Der Totalwert des Exportes beziffert sich in der gleichen Periode auf 33,621.000 Franken gegen 37,852.000 Franken für die gleichen Monate des Jahres 1904, ein wahrscheinlich durch den Schiffahrtstreik in Marseille herbeigeführtes Minus. Das in den ersten zwei Monaten dieses Jahres erhöhte Erträgnis für Cerealien vermochte das aus den niedrigen Weinpreisen entstandene Minus nicht auszugleichen.

Verbot der Einwanderung von Chinesen in die Kapkolonie. Mit Rücksicht auf die gesetzlich gestattete Zulassung von Chinesen im Transvaal hat das Kapparlament, wie der Oktoberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, zwecks Verhinderung des Zuzuges von desertierenden Chinesen nach der Kapkolonie während der letzten Session ein Gesetz beschlossen, welches das Verbot der Einwanderung von Chinesen nach der Kolonie zum Gegenstand hat. Das Gesetz wurde nach Genehmigung durch die Krone am 21. September 1904 verlautbart und trat am gleichen Tage in Wirksamkeit. Danach ist es einem Chinesen, der weder durch Geburt noch Naturalisation in der Kapkolonie britischer Untertan ist, nicht gestattet, die Kolonie zu betreten. Ausgenommen sind Militärs, britische und fremde Matrosen für die Dauer des Aufenthaltes des betreffenden Schiffes im Hafen und Mitglieder des diplomatischen und Konsularkorps. Selbst Chinesen britischer Staatsangehörigkeit, welche den Bedingungen des allgemeinen Emigrationsgesetzes nicht entsprechen und nicht in der Lage sind, das für solche Chinesen erforderliche Ausnahmszertifikat des Gouverneurs der Kapkolonie vorzuweisen, haben keinen Zutritt in der Kolonie. Vom Tage der Verlautbarung des Gesetzes angefangen können Chinesen die Naturalisation in der Kapkolonie überhaupt nicht mehr erlangen. Ebenso haben nach Publikation des Gesetzes alle in der Kapkolonie schon vordem aufhältlichen Chinesen aus Gründen der Kontrolle ein Ausnahmszertifikat zu erbitten und ihre Namen behördlich registrieren zu lassen. Die Registrierung geschieht sehr sorgfältig. Behufs eventueller Feststellung der Personsidentität wird nicht nur die übliche Personsbeschreibung protokolliert, sondern es werden auch die Fingerabdrücke jedes einzelnen Chinesen abgenommen.

Das hier besprochene Gesetz hat insoferne eine bemerkenswerte Vorgeschichte, als bei Zusammentritt des Parlaments im März 1904 die Regierung eigentlich einen Gesetzentwurf auf Zulassung der Chinesen in der Kapkolonie eingebracht hat. Der Antrag begegnete dem entschiedenen Widerspruch der Bondpartei und führte zu heftigen Debatten. Da sich auch einige außerhalb des Bond stehende Mitglieder des Unterhauses (House of Assembly) auf Seite des Bond stellten, fiel der Gesetzentwurf bei der Abstimmung und gelangte gerade in der gegenteiligen Form — Verbot der Chineseneinwanderung — zur Annahme. Vielleicht würde es möglich gewesen sein, den ursprünglichen Gesetzentwurf durchzudrücken. Da indes alle anderen Regierungsvorlagen, namentlich das Gesetz über die Wahlreform, die Majorität fanden, erschien es wohl opportun, aus der Tatsache des progressistischen Übergewichtes nicht um jeden Preis die Konsequenzen zu ziehen.

Der Schiffsverkehr in der Kapkolonie im Jahre 1904. In den neun Häfen der Kapkolonie gestaltete sich der Schiffsverkehr, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, folgendermaßen: *a*) Angekommen: 1044 Dampfer mit 4,993.275 Registertonnen und 321 Segler mit 331.848 Registertonnen in der langen Fahrt; 2403 Dampfer mit 10,711.199 Registertonnen und 375 Segler mit 346.715 Registertonnen in der Küstenfahrt. *b*) Abgegangen: 1031 Dampfer mit 4,932.716 Registertonnen und 367 Segler mit 379.609 Registertonnen in der langen Fahrt; 2421 Dampfer mit 10,723 030 Registertonnen und 424 Segler mit 393.059 Registertonnen in der Küstenfahrt. Als in der langen Fahrt begriffen werden jene Schiffe bezeichnet, welche von einem transozeanischen Hafen direkt in einen Hafen der Kapkolonie einlaufen und daselbst löschen oder für einen anderen überseeischen Hafen laden. Wenn ein solches Schiff Waren aufnimmt, deren Bestimmungsort ein anderer Hafen der Kapkolonie ist, so wird das Schiff für diesen Teil der Reise als in der Küstenfahrt begriffen angesehen. So gelten die englischen Postdampfer während der Fahrt von Kapstadt nach Durban und zurück als Küstenfahrer.

Der Nationalität nach war die weitaus größte Zahl britisch, und zwar: *a*) Im Einlauf: 904 Dampfer mit 4,511.983 Registertonnen und 69 Segler mit 91.546 Registertonnen in langer Fahrt, dann 1203 Dampfer mit 5,216.380 Registertonnen und 45 Segler mit 7178 Registertonnen in der Küstenfahrt. *b*) Im Auslauf: 890 Dampfer mit 4,448.077 Registertonnen und 81 Segler mit 109.986 Registertonnen in langer Fahrt und 1231 Dampfer mit 5,286.130 Registertonnen und 49 Segler mit 7337 Registertonnen in der Küstenfahrt. Der Rest der Schiffe, welche im Jahre 1904 in der Kapkolonie verkehrten, gehörte verschiedenen anderen Nationalitäten an. Hauptsächlich war die deutsche, schwedische und norwegische Flagge vertreten. Der Anteil Österreichs an dem Schiffsverkehr beschränkte sich auf 2—3 Segler, die in East London und Port Elizabeth vor Anker lagen.

Südafrikanische Dampferlinien. Die Liverpooler Reedereifirma Elder, Dempster & Comp. hat bisher, wie der Jännerbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, ziemlich regelmäßigen Dampferverkehr zwischen Kanada und Südafrika unterhalten. Infolge der den kanadischen Gütern bewilligten Zollpräferenz im Verkehr mit den südafrikanischen Kolonien ist eine erhebliche Zunahme der direkten Ausfuhr von Gütern aus Kanada nach Südafrika zu erwarten, ein Umstand, aus welchem die kanadische Regierung die Notwendigkeit einer regelmäßigen Schiffahrtslinie zwischen den kanadischen Häfen und Südafrika ableiten zu können glaubte. Die genannte Reederei, welcher seitens der Regierung eine ausgiebige staatliche Subvention zugesichert wurde, ist nun mit der Firma »Furness, Withy & Co.« in London unter dem Titel »The Canadian South African Joint Steamhip Service« in einen Verband getreten. Die Verbindung wird eine monatliche sein.

Der hiezu ausersehene Schiffspark wird aus sechs erstklassigen Schiffen bestehen, welche mit besonders großen Gefrierkammern für den Transport von Fleisch, Eiern etc. und Kühlkammern für den Transport von Obst ausgestattet sein werden. Außerdem sollen auf den Schiffen ausgedehnte Stallungen für den Transport von lebendem Vieh eingerichtet werden. Die Schiffe werden im Sommer von Montreal und im Winter von St. John, Neu-Braunschweig, auslaufen und Kapstadt, Port Elizabeth und Durban anlaufen. East London, Mossel Bay und Delagoa Bay werden nur bei Vorhandensein genügender Fracht berührt werden. Als die hauptsächlichsten Exportartikel werden figurieren: Holz, gefrorenes Schweinefleisch, Geflügel, Äpfel, Butter, Cheddar-Käse, Konserven, Mehl, Hornvieh (von welch letzterem schon jetzt regelmäßig 50 Stück pro Monat einlangen). Rückfracht wird auf absehbare Zeit nicht vorhanden sein.

Digitized by Google

Im allgemeinen scheint man in Kanada große Hoffnungen an die neue Schiffsverbindung zu knüpfen.

Viel besprochen wurde in südafrikanischen kommerziellen Kreisen das Projekt der Kreierung einer belgischen Dampferlinie für den Dienst zwischen Antwerpen, Südafrika und dem fernen Osten. Auch die Bewilligung einer staatlichen Unterstützung seitens der Vereinigten Staaten von Amerika für einen regelmäßigen Schiffsverkehr zwischen den nordamerikanischen atlantischen Häfen und Südafrika wurden hier lebhaft kommentiert.

Mineralschätze der Kapkolonie. Die Kapkolonie ist bekanntlich verhältnismäßig arm an Kohle, so daß sowohl für Industrie- als auch für Hauszwecke Kohle zumeist aus England importiert werden muß. Die Eröffnung oder Schließung einer Kohlengrube in der Kolonie besitzt demnach größte Wichtigkeit. Wie der Jännerbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, wurde im Jänner laufenden Jahres mit der Ausbeutung eines auf der Farm Parijsfontein bei Aliwal North (im Nordosten der Kapkolonie an der Grenze gegen die Oranje River Colony) befindlichen Kohlenlagers, dessen Gehalt man auf 3 Mill. *t* schätzt, begonnen.

Im Knysna-Distrikt, welcher wegen neuerer Goldfunde öfters genannt wurde, sollen in günstiger Entfernung vom Meer reichhaltige Kupfererzlager entdeckt worden sein. Zur Verwertung derselben hat sich ein Syndikat gebildet.

Das »Frank Cushing Syndicate«, Besitzer der am Kuils River in der Nähe von Kapstadt gelegenen Zinnlager, hat im Jänner laufenden Jahres bemerkenswert schöne Muster von Zinnerz und reinem Zinn eigener Produktion öffentlich ausgestellt und auch mit der Verschiffung des Metalles nach Deutschland begonnen. Das Unternehmen scheint mehr versprechen zu wollen als ursprünglich angenommen wurde.

Geschäftliche Verhältnisse im Vilajet Brussa. Außer den Getreidetransporten im Hochlande des Vilajets Brussa (und dies gilt auch nur hauptsächlich für die angrenzenden Vilajete von Angora und Konia, die im Jahre 1904 eine außergewöhnlich abundante Ernte hatten) war der Warenverkehr des erstgenannten Wilajets, wie der Bericht des dortigen k. u. k. Konsulates über das I. Quartal laufenden Jahres ausführt, ein recht schwacher. Der Import beschränkte sich — wie übrigens immer in dieser Saison — nur auf Kolonialwaren und andere allgemeine Bedarfsartikeln. Neubestellungen in Manufakturen, Tuchen, Glaswaren, Papier etc. sind fast gar keine gemacht worden, da noch genügende Vorräte vorhanden sind und die Detaillisten ihre Einkäufe erst in den kommenden Monaten, wo auch die Ernteaussichten sich deutlicher zeigen, zu besorgen pflegen.

Infolge der ungünstigen Getreideernte im Tieflande des Vilajets Brussa waren die Mehlzufuhren aus Konstantinopel (vorwiegend russischer Provenienz) nach Brussa und Panderma im I. Quartal laufenden Jahres bedeutender als in der gleichen Periode 1904. Auch Gerste, Weizen, Mais mußten in größeren Quantitäten importiert werden. Brussa bezog, außer den aus den umliegenden Ortschaften zugeführten Mengen, vom Dezember ab wöchentlich 40 *t* Weizen aus dem Innern des Hochlandes per anatolische Bahn via Ismid. Panderma, das aus seinem Hinterlande fast alljährlich namhaftere Partien Getreide direkt nach Europa versendet, mußte diesmal gleichfalls zum Importe seine Zuflucht nehmen und die Preise waren weit höhere als im Jahre 1904.

Die Getreideexporte aus den von der anatolischen Bahn durchquerten Gebieten wurden im I. Quartal laufenden Jahres fast ununterbrochen fortgesetzt, obschon dieselben größtenteils aus Angora und Konia stammen, während die Smyrna—Cassaba- und Prolongement-Bahn Mitte Februar ihre Transporte nach Smyrna bereits beendet hatte. Aus Karahissar und den Zwischenstationen bis Uşchak wurden in diesen $1\frac{1}{2}$ Monaten 6470 *t* Weizen und Gerste verfrachtet.

Im Hafen von Panderma, wo stets ein reger Verkehr zu herrschen pflegt, war es im I. Quartal laufenden Jahres ziemlich still geworden; die daselbst zur Ausfuhr gelangten Quantitäten beschränkten sich auf ca. 150 *t* Saubohnen nach England, etwas Opium und Kichererbsen, 5500 Oka Wolle, 45.000 Stück Schafe nach Konstantinopel.

LITERATUR.

Mehmed Tschelebi. Ein ursprünglich türkisch verfaßter Schwank in neupersischer Übersetzung. Nach einer Handschrift herausgegeben und ins Deutsche übertragen von Leopold Pekotsch, Präfekt der k. u. k. Konsular-Akademie und provisorischer Vorstand der k. k. öffentlichen Lehranstalt für orientalische Sprachen in Wien. Nach der türkischen Vorlage und einer arabischen Version untersucht und mit textkritischen Anmerkungen versehen von Dr. Maximilian Bittner, a. ö. o. Professor für orientalische Philologie an der k. k. Universität Wien. Mit einer photolithographischen Reproduktion des persischen Originalmanuskriptes. Wien, 1905. Alfred Hölder, k. u. k. Hof- und Universitätsbuchhändler. Preis 9 K.

Für das theoretisch-praktische Studium der neupersischen Sprache stehen den betreffenden Interessenten gute Hilfsmittel in hinreichender Anzahl zu Gebote. Es genügt, hier auf Wilken, Lumsden, Rosen, Vullers, Fleischer, Wahrmund, Barb und andere zu verweisen. Dagegen sind die Behelfe zur Einführung in die Entzifferung und Lektüre persischer Originalschriftstücke, welcher Art immer, äußerst spärlich und zudem nur schwer zugänglich. Der große Unterschied zwischen den verschiedenen persischen Schriftgattungen und den bei uns vorwiegend geläufigen persischen Buchdrucken und lithographierten Texten bedingt sozusagen ein eigenes und mühsames Studium der handschriftlichen Duktusarten, ein Studium, welches ohne anleitende Führung mit beträchtlichem Zeitverlust verbunden ist, abgesehen davon, daß die eventuellen Entzifferungsresultate nicht immer von absolut einwandfreier Sicherheit sind. Aus diesen Gründen darf die oben angeführte musterhaft schöne Publikation zuversichtlich bei allen Freunden des Persischen auf ungeteilten Beifall und freundlichste Aufnahme rechnen. Die brillante Reproduktion des in prächtigstem Nestalik-Schikeste-Duktus vor mehr als 40 Jahren von einem berühmten Kalligraphen und Lehrer des Persischen, namens Husein Effendi, in Täbriz geschriebenen Manuskriptes, welches Seine Exzellenz Julius Freiherr Zwiedinek v. Südenhorst, a. o. Gesandter und bevollmächtigter Minister, derzeit Kurator der k. u. k. Konsular-Akademie in Wien, aus seinem Privatbesitz dem Herausgeber gütigst zur Veröffentlichung überlassen hat, die genaue Übertragung in die bei uns übliche persische Druckschrift, die möglichst getreue deutsche Übersetzung und die sehr wertvollen textkritischen Bemerkungen von berufenster Seite bilden zusammen einen zuverlässigen Führer, an dessen Hand die Erwerbung einer gewissen Gewandtheit und Sicherheit in der Lesung von Schriftstücken, die in der heutzutage gebräuchlichen persischen Kursivschrift abgefaßt sind, ohne besondere Schwierigkeit ermöglicht wird. Der sehr interessante Inhalt des Schwankes, eine anscheinend tendenziös grelle Schilderung seinerzeitiger orientalischer Zustände, speziell in der Türkei, in deren Verlauf uns der schlaue Drogist Mehmed Tschelebi als Hauptperson entgegentritt, ist vollkommen geeignet, das vergleichende Schriftstudium zugleich sprachlich äußerst anziehend und gewinnbringend zu gestalten. *Bayer.*

Geschichte der türkischen Moderne von Dr. Paul Horn. (Im IV. Bande der Literaturen des Ostens in Einzeldarstellungen.) Leipzig, C. F. Amelangs Verlag. — Unsere bisherige Kenntnis der türkischen Literatur wird durch die eben genannte, in Form eines Abrisses gehaltene Geschichte der türkischen Moderne vorteilhaft ergänzt, so daß wir nunmehr wenigstens eine annähernde Übersicht über die Entwicklung des geistigen Lebens der Türken von den ersten Anfängen bis auf die neueste Zeit besitzen, nachdem es an einer, den gegenwärtigen Anforderungen entsprechenden Gesamtdarstellung der literarischen Bestrebungen der Türken gebricht und eine solche wohl auch kaum so bald zu erwarten steht. Gar mancher Leser dürfte überrascht sein, wenn er erfährt, daß die moderne türkische Literatur, die lange Zeit in vollständiger Unselbständigkeit fast nur Übersetzungen französischer Literaturschöpfungen aufwies, nunmehr auf dem Wege ist, sich zu einer unabhängigen nationaltürkischen zu entwickeln; und vollends dürfte es Staunen erregen, daß sogar türkische Damen sich literarisch betätigt haben. In der modernen türkischen Literatur finden wir die Lyrik, das Drama, die Fabel, die Erzählung, den Roman — auch den historischen Roman u. s. w. vertreten. Der Autor begnügt sich nicht mit einer einfachen Vorführung der Verfasser und ihrer Werke, sondern bietet auch Übersetzungsproben und präzise Inhaltsangaben der einzelnen Werke — nebst einer kurzen Charakteristik nach ihrem innern Werte. *Bayer.*

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Juni 1905. Nr. 6.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Afrikanische Eisenbahnen. — Am Amazonenstrome. — Chinesische Wirtschaftspolitik in Südchina. — Produktionsverhältnisse auf den Philippinen. — Die Magallanesländer. — Miszellen: Obstzucht in Britisch-Südafrika. — Wirtschaftliche Lage in der Oranje River-Kolonie zu Ende 1904.

AFRIKANISCHE EISENBAHNEN.

Die wirtschaftliche Erschließung eines Landes, die stets mit einer Steigerung von Produktion und Verbrauch Hand in Hand geht, ist nur durch Schaffung geeigneter Verkehrswege möglich. Diese Erwägung hat die Kolonialmächte in Afrika veranlaßt, der Entwicklung des Eisenbahnwesens auf dem dunklen Kontinent wachsende Aufmerksamkeit zu widmen; namentlich im letzten Dezennium sind in dieser Hinsicht große, bedeutende Fortschritte gemacht worden. Mannigfach sind die Schienenwege, die von der Küste ins Landesinnere führen, ebenso viel Adern vergleichbar, in denen das wirtschaftliche Leben pulsiert.

Der sichtliche Erfolg, der sich an diese ersten Kolonialbahnen knüpfte, ließ die Idee entstehen, den ganzen Kontinent, gewissermaßen mit einem Schlage, durch den Bau einer Hauptverkehrsader dem Verkehre zu erschließen. Das Projekt der transkontinentalen Eisenbahn vom Kap nach Kairo ist aber seiner Ausführung noch nicht näher gerückt und anscheinend wird es noch sehr lange währen, bis die fehlende Hauptstrecke zwischen Buluwayo und Khartum ausgebaut sein wird. Mit noch größerer Skepsis ist ein zweites Projekt anzusehen, das erst in den letzten Monaten aufgetaucht ist und gleichfalls den Bau einer transafrikanischen Bahn betrifft, nämlich den Bau einer Trasse quer durch Afrika von Dar-es-Salam nach der Kongomündung. Es bleibt freilich fraglich, ob diese gigantischen Ideen in absehbarer Zeit der Verwirklichung entgegengeführt werden können.

Anders ist hingegen das Projekt einer Tsadseebahn zu beurteilen, an dessen Realisierung in deutschen Kolonialkreisen, die lebhaft an der Erschließung der meistversprechenden Kolonie Deutschlands in Afrika, Kamerun, beteiligt sind, bereits intensiv gearbeitet wird.

Beachtenswerte Aufschlüsse über die Bedeutung der Tsadseebahn gibt das eben erschienene Werk »Kamerun und die deutsche Tsadsee-Eisenbahn« von Karl René[1]), dem Direktor des Kamerun-Eisenbahn-Syndikats, an dem namhafte deutsche Banken und Firmen interessiert sind und das die Bildung einer »Kamerun-Eisenbahn-Gesellschaft« mit einem Kapital von 17 Millionen Mark plant.[2])

Das Werk gibt einen interessanten Überblick über Land und Leute von Kamerun, die geologischen, hydrographischen und klimatischen Verhältnisse der Kolonie, ihrer Produktion, sowie ihres Handels und Verkehrs. Hierauf folgt eine Darstellung der Verhältnisse im Tsadseegebiet, die auf den Ergebnissen der Tsadsee-Expedition des Gouverneurs v. Puttkamer basiert. Den Schluß bildet eine Zusammenstellung der bereits im Betrieb oder in Bau befindlichen Eisenbahnen in Afrika, wobei die deutsche Tsadseebahn (die Resultate der Expeditionen des Kamerun-Eisenbahn-Syndikates 1902/03 und 1904 sowie namentlich die erste Etappe der Tsadsee-Eisenbahn von Hickory (Duala) nach dem Manengubagebirge) besondere Würdigung findet.

Die folgende Zusammenstellung über die afrikanischen Eisenbahnen ist dem zitierten Werke Renés entnommen:

Im Jahre 1900 waren in Afrika bereits 20.917 *km* Eisenbahnen fertig oder im Bau begriffen; allein an der afrikanischen Westküste waren 20 verschiedene Linien schon vorhanden oder projektiert und weitere Bahnbauten sind seither vorbereitet worden. Nachstehende Tabelle gibt die Schienenlänge der im Jahre 1900 bereits in Betrieb oder in Bau befindlichen afrikanischen Eisenbahnen an:

	Kilometer
Englische Kolonien:	
Sierra Leone	50
Goldküste	60
Lagos	75
Kapkolonie und Zentralafrika	4727
Natal	1185
Britisch-Ostafrika	1080
	7177
Französische Kolonien:	
Senegal	957
Dahomey	180
Somaliküste	130
Algier	2933
Madagaskar	240
Réunion	127
	4567
Portugiesische Kolonien:	
Portugiesisch-Ostafrika	400
Angola	543
	943
Deutsche Kolonien:	
Togo	42
Deutsch-Südwestafrika	382
Deutsch-Ostafrika	84
	508
Italienische Kolonie Erythräa	27
Kongostaat	444
Transvaal	1935
Oranjestaat	960
Ägypten	3358
Tunis	948

Über die Eisenbahnen in Westafrika nach dem Stande von 1904 (ausschließlich Südwestafrika) werden folgende Daten gegeben:

Die französische Bahn Saint Louis—Dakar (246 *km*) ist seit 1885 in Betrieb. In Bau begriffen sind die französischen Bahnen Kayes—Bommako (579 *km*), Konakry—Kardamania (ca. 300 *km*), Kotonou—Whydah (40 *km*). Projektiert sind die französischen Linien Saint Louis—Kayes (ca. 600 *km*), Dakar—Saloum (150 *km*), Grand Bassam—Kong (ca. 300 *km*), Kotonou Niger—Sahara, Tunis—Tsadsee, Loango—Brazzaville.

Die englische Eisenbahn Secondee—Tasqua ist seit 1901 fertig (63 *km*); Vorarbeiten für die Fortsetzung der Bahn bis Obbuassi sind ausgeführt. In Bau befindlich

[1]) Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1905.

[2]) Die erforderlichen Mittel für den Bau der ersten Teilstrecke von 160 *km* sind bereits gezeichnet. Dem Reichstage liegt eine Regierungsvorlage vor betreffend Gewährung einer 3%igen Zinsengarantie für einen Teil des Kapitals (11 Millionen).

Digitized by Google

sind die englischen Strecken Freetown—Sangotown, Cape Coast Castle—Kumassi (vorläufig 63 *km*). Projektiert ist ferner die englische Strecke Lagos—Niger (198 *km*), wovon die Linie bis Ibadau bereits fertig ist.

In Bau begriffen sind ferner die deutschen Eisenbahnen Lome—Kleinpopo (42 *km*), sowie Lome—Misahöhe (zirka 120 *km*), sowie die kongostaatliche Strecke Boma—Majumba (fertig 43 *km*).

Was die Tsadsee-Eisenbahn anlangt, soll ihr Bau — nach René — in erster Linie dem Handel und Plantagenbau zugute kommen, wobei jedoch ihre Bedeutung in strategischer und militärischer Hinsicht nicht zu übersehen sei. Mit der ersten Teilstrecke der Kamerun—Tsadsee-Eisenbahn, die von Duala-Hickory an der Küste bis Bayong, am Ulonakoberge, nach Norden führt, wird der Anfang gemacht zum Bau eines großen Schienenweges vom Atlantischen Ozean bis ins Innere Afrikas. Die fruchtbaren und reichen Sultanate, die den Tsadsee umgeben, sind schon seit langer Zeit der Zielpunkt französischer und englischer Expeditionen. Der nächste Weg zum Tsadsee führt aber durch Kamerun. Durch den Bau dieser Bahn nach dem fruchtbarsten afrikanischen Gebiete würde Deutschland in engere Konkurrenz mit den alten afrikanischen Kolonialmächten, England und Frankreich, treten können.

Zurzeit kann immer noch lediglich die Küste als eigentliches Handelsgebiet von Kamerun angesehen werden. Das reiche Hinterland mit seinen großen Naturschätzen ist zum Handelsgebiet der Haussas gehörig und gravitiert nach dem Niger und Tsadsee und steht daher bis jetzt in lebhaftem Verkehr mit der englischen Niger-Kolonie und dem »Congo français«. Gegenwärtig wird der nördliche Teil des Schutzgebietes fast ausschließlich vom Handelsmonopol der englischen »Royal Niger and Benuë Company« ausgebeutet, der südöstliche Teil, in dem Flußgebiet des Sanga und Ngoko, welches zum Kongo gehört (mit Ausnahme der Gesellschaft »Süd-Kamerun«) dagegen von französischen und niederländischen Handelshäusern. Die deutsche Handelstätigkeit ist also im wesentlichen noch immer ziemlich an die Küste gebunden. Das alles soll die Kamerun-Eisenbahn, ändern, die einen bequemen Weg ins Innere der Kolonie und weiter in der Richtung nach dem Tsadsee bietet.

Die Bahn soll den Urwaldgürtel durchbrechen und die zahlreiche und intelligente Bevölkerung hinter demselben in den Handelsbereich Deutschlands bringen. Die aus dem Randgebiete des Urwaldes und von weiterher stammenden Produkte konnten bisher überhaupt nicht auf den Weltmarkt gebracht werden, weil der Transport derselben, mangels guter Wege, zu große Kosten verursachte und auch unsicher war. Der ganze Verkehr dieses großen, vom europäischen Handel noch ganz unberührten Gebietes müßte daher künftig der Eisenbahn zufallen. Kommt bei der Einfuhr die Deckung aller Bedürfnisse der Eingeborenen, insbesondere mit Haushaltungsgegenständen, Salz, Geweben und Geräten aller Art, in Betracht, so stehen diesen Transporten bei der Ausfuhr die schon jetzt in reichem Maße vorhandenen Naturprodukte von Kamerun, Ebenholz, Mahagoni, Rotholz, Gelbholz u. s. w., Gummi, Palmkerne und Palmöl, gegenüber. Die Produkte der Eingeborenenkulturen, Baumwolle, Erdnüsse u. s. w., dürften bald genug sich wesentlich steigern, denn arbeitsfähig und auch arbeitssam sind die meisten Stämme, namentlich in den höher gelegenen Gebieten des Urwaldes und besonders im Norden der Kolonie fast überall.

Für die Beurteilung der Rentabilität der Eisenbahn wird darauf hingewiesen, daß die Ausfuhr aus Kamerun auch im Jahre 1903 ihre steigende Tendenz beibehalten hat. Sie erreichte einen Wert von 7,139.456 *M* gegen 6,264.099 *M* und 5,985.000 *M* in den beiden Vorjahren. Die Ausfuhr von Palmkernen hatte im Jahre 1903 allein einen Wert von 2,267.321 *M*, also gegen das Vorjahr um 626.867 *M* zugenommen. Allein auf Palmkerne und Palmöl kommt mehr als die Hälfte des gesamten Ausfuhrwertes. Die weitaus stärkste Zunahme hat aber der Export und die Produktion von Kakao aufzuweisen. Der Kakaoexport hat sich nämlich von 261.000 *kg* im Werte von 334.000 *M* im Jahre 1900 auf 912.920 *kg* im Werte von 928.218 *M* im Jahre 1903 gehoben. Also ein geradezu eklatanter Beweis für den Erfolg der Kakaoplantagen.

Die erste Eisenbahn in Kamerun findet noch in weitestem Sinne freies Gelände vor sich. Tief eingreifende europäische Handelsbeziehungen sind noch nicht vorhanden, ausgebaute Wegenetze ebensowenig, es war daher Aufgabe der Trassierung, die Bedeutung der Linie nach weiten Gesichtspunkten zu prüfen, wobei aber auch die lokalen Verhältnissen richtig zu bewerten und zu würdigen waren.

Die Eisenbahn soll namentlich die bevölkertsten Gegenden des Landes und solche Gebiete aufsuchen, wo günstige Gelegenheit zur Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie vorhanden ist. An fruchtbaren Gegenden ist in Kamerun noch reichlich Überfluß vorhanden.

Endlich soll die Tsadsee-Eisenbahn bereits bestehende Handelsmittelpunkte miteinander verbinden und sich gleichzeitig an natürliche Verkehrswege anschließen, beispielsweise an schiffbare Wasserstraßen von lokaler Bedeutung, welche das Verkehrsgebiet der Bahn vergrößern können.

Aufgeschlossen soll Kamerun von Duala aus durch zwei große Bahnlinien werden, eine nordöstliche Linie in Richtung auf den Tsadsee und eine östliche Linie, welche dem unteren und mittleren Lauf des Sânnâga folgt. Von diesen beiden Linien kommt zurzeit die erstere in Frage, und zwar wird dieselbe in großen Zügen folgenden Verlauf zu nehmen haben: Es muß zunächst der nördliche Gebirgskranz des Dualabeckens überschritten werden. Damit ist der Urwaldgürtel durchbrochen und tritt die Bahn in das breit sich ausdehnende Grasland ein. An das Grasland reichen die dicht bevölkerten Gebiete von Bali, Bafut und Bâmûm heran, die alle in annähernd gleicher Höhenlage mit dem erwähnten Graslande liegen. Man wird bereits in jener Gegend auf eine Teilung der Eisenbahn in mehrere Linien Bedacht nehmen. Eine dieser Linien würde jedenfalls nach Norden, beziehungsweise Nordwesten zum Bali- und Bafutlande, eine andere nach Nordosten in Richtung auf die Stadt Bâmûm zu führen sein. Für die Weiterführung nach dem Tsadsee wird von diesen Linien künftig die Richtung auf Bâmûm zu wählen sein, denn hier ist der quer vorliegende Gebirgszug wohl am leichtesten zu überschreiten und gleichzeitig führt diese Linie durch die am dichtesten bevölkerten Landstrecken. Die Emirate Banyo, Gaschaka, Kontscha und Laro werden hier in das Bahngebiet einbezogen. In nordöstlicher Richtung soll dann die Bahn nach Garua und weiter nach Marrua geführt werden. Hier hat man die weite Niederung des Tsadseegebietes erreicht und soll in erster Linie die Richtung auf die Stadt Dikoa eingeschlagen werden, mit Weiterführung längs der englischen Grenze und zwar bis zum Tsadsee.

Diese 160 *km* lange erste Etappe der Eisenbahn soll in Hickory (Duala) beginnen und über den Bomono-Creek nach Muyuka, Nyombe, Lum, Lâlâ über Nnamba, Sente, Manengole, Ndonge, Kontschamba nach Ntore und Bayong gehen und dabei die Nlonako, beziehungsweise Manengubaberge oberhalb des Plateaus des Nlonakoberges passieren. Von Hickory bis Lâlâ steigt die Eisenbahn bis zu 300 *m* an. Von Lâlâ bis Bayong trägt die Eisenbahn den Charakter einer Gebirgsbahn und überwindet die weitere Steigung von 300 bis 900 *m* bis zur nächsten Erhebung.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß die Kosten der gesamten Tsadsee-Eisenbahn mit 16 Millionen Mark, das sind 100.000 *M* pro *km*, veranschlagt sind. Als Spurweite soll die Kapspurweite (3 Fuß, 6 Zoll englisch

Digitized by Google

gleich 1·067 *m*) gewählt werden. Die Fahrgeschwindigkeit wird mit 40 *km* pro Stunde projektiert, so daß man die ganze 1000 *km* lange Strecke bis zum Tsadsee in 40—45 Stunden durchfahren würde können. *L.*

AM AMAZONENSTROME.

Von **H. Penner**, k. und k. Konsular-Agent in Manáos.

Der Staat Amazonas umfaßt eine Fläche von 1,897.020 km^2. Er bildet den fünften Teil der Vereinigten Staaten Brasiliens und ist ca. $3^1/_2$ mal so groß als Österreich-Ungarn. Vom Äquator durchquert, geteilt durch den größten Fluß der Erde, wird Amazonas im Norden von Britisch-Guinea, Venezuela und Columbia, im Süden von Bolivia und Matto Grosso, im Osten von Pará und Holländisch-Guyana und im Westen von Ecuador und Peru begrenzt.

Das Terrain ist größtenteils eben, einige Hügelketten durchziehen das riesige Gebiet, speziell im Norden. Jedermann kennt dem Namen nach den Amazonenstrom, doch machen sich wenige einen Begriff von seinen unendlichen Wassermengen. Die weiteste Stelle des Stromes im Staate Amazonas ist ca. 5 *km* breit, doch beträgt des Stromes Breite beim Ausguß in das Meer 200 *km*. Die tiefsten Stellen sind 120 *m*, doch sind 20—40 *m* gewiß keine Seltenheit. Zahlreiche bedeutende Nebenflüsse ergießen sich in den Hauptstrom, so die Javary (945 *km* lang), der Jutahy 650 *km*, der Jurna 2000 *km*, Purus 3650 *km* und der Madeira 5000 *km* einerseits, Putomayo 1645 *km*, Japurá 2400 *km*, Rio Negro 1700 *km* und andere mehr, deren Längen für die kolossalen Wasserquantitäten des Hauptstromes sprechen.

Die vielen Inseln, die diese Flüsse bilden, wechseln ebenso schnell, wie sie gebildet werden, doch sind einige bedeutende an Umfang, wie die Ilha grande, die Uricurituba u. a. m., die seit über 40 Jahren bestehen.

Nach der Hauptstadt Manáos (fast am Zusammenflusse des Rio Negro mit dem Amazonas gelegen) sind Itaevatiara, Silverio Nery, Urucurituba, Silver, Urucará, Barreirinha, Manes, Parintins, Manacapuirú, Teffer, Humaysha, St. Antonio Labrea, Barcellos u. a. m. zu nennen.

Einige Grade unter dem Äquator, also auf der südlichen Hemisphäre gelegen, breitet sich die Hauptstadt Jasi an der Einmündung des schwarzen Flusses (Rio Negro) aus. Das Terrain des Staates ist, wie schon erwähnt, meist eben, wenige hohe Hügel durchziehen es. Besonders im Norden von Tabatinga nach Parintins abfallend, ca. 40 *m*, in einer Ausdehnung von 2090 *km*, zieht sich die Hügelkette dahin. Nur Guyana im Norden ist mehr hügelig, wo sich Berge im äußersten Norden und Osten finden.

Der Wind zieht während der Sommermonate von Nordost und Osten nach Südost und bringt die Feuchtigkeit des Ozeans mit sich, wodurch er kühlend auf das ganze Flußbett wirkt.

Die Urwälder, deren immenser Reichtum an verschiedenen Hölzern bekannt ist, geben durch die kolossale Sonnenhitze viel Oxygen ab und absorbieren Kohlensäure. Der dumpfe Boden und die intensiven Strahlen erzeugen einen Kreislauf von Dampf.

Manáos hat eigentlich nur zwei Jahreszeiten, den Winter und den Sommer, während der erstere die Regenzeit bedeutet, ist die Trockenheit das Zeichen des letzteren. Die Regen beginnen im Dezember und dauern meist bis Mai, während die trockene Zone von Juni bis November währt.

Ein wichtiger klimatischer Faktor ist der Luftdruck. Die Schwingungen der Barometersäule übersteigen hier nie 10 *mm*, während sie in anderen Orten bedeutende Differenzen aufweisen.

Der wichtigste klimatische Faktor jedoch ist die Temperatur. Die Morgen und Nächte sind verhältnismäßig frisch zu nennen.

Die Temperatur hier kann eine sehr hohe sein, dennoch leidet man nicht zu sehr unter der Hitze.

Es gibt wenige Nächte, in welchen kein Wetterleuchten zu sehen wäre, die Gewitter selbst sind jedoch die schwersten und heftigsten, die man sich vorstellen kann, doch nie von allzulanger Dauer, eine halbe Stunde genügt und die Stadt erscheint wie von Strömen durchquert.

Als die Portugiesen Amazonas zu kolonisieren begannen, fanden sie hier eine Rasse, mittelgroß, eher klein zu nennen, von Kupferfarbe, flacher Nase und verhältnismäßig langen Extremitäten, schwarzen, glatten, dicken Haaren, großen Lippen, kleinen und weißen Zähnen. Man nannte sie Indian. Die heutige Population des Amazonenstaates (besonders von Manáos) ist eine Kreuzung der Eingeborenen und Portugiesen, Mameluken genannt, Nachkommen afrikanischer Neger, die als Sklaven eingeführt wurden und die dann »Mesticos« genannt werden. Die meist vorkommenden Kreuzungen sind zwischen

Weißen und Indian = Mameluken,
Weißen und Negern = Mesticos,
Indian und Negern = Cafusos,
Weißen und Mameluken = Mameluken-Indians.

Die Hauptstadt Manáos, die im Jahre 1669 durch Francisco da Motto Folcao gegründet und früher eine Befestigung auf einer Sandbank des Rio Negro bildete, vereinigte die Volksstämme der Banibas, Bares, Panes und Manáos.

Brasilianer der anderen Staaten, besonders von Ceará, vermehrten bald das Kontingent des Staates. Doch gibt es viele Eingeborene noch im Innern ganz unvermischt (Andirá, Abacaxis, Atuman).

Im Jahre 1852 soll die Bevölkerung der ganzen Provinz, die dreimal so groß wie unser Vaterland ist, ca. 30.000 betragen haben, im Jahre 1861 wurde sie mit 50.000 angegeben und in 1890 mit 147.000. In diesen Zahlen sind jedoch die unzivilisierten Indians nicht eingeschlossen, die man heute auf 300.000 Seelen rechnen kann.

Die Statistik der Population der Hauptstadt vom Jahre 1848 zeigt uns 3640 freie Einwohner und 234 Sklaven, während man heute die Einwohnerzahl von Manáos auf 60.000 Seelen schätzen kann, doch liegen offizielle Zählungen nicht vor.

Von den Krankheiten, die im Amazonas vorkommen, ist der Palludismus die ernsteste. In 1554 Todesfällen (im Jahre 1902) war in 777 Palludismus die Todesursache.

Derzeit befindet sich eine englische »Yellow Fever Expedition« auf dem Wege nach Manáos, die sich die Aufgabe gestellt hat, das gelbe Fieber in Amazonas zu studieren.

CHINESISCHE WIRTSCHAFTSPOLITIK IN SÜD-CHINA.

Zuverlässigen Nachrichten zufolge entfaltet der vor kurzem seitens der chinesischen Zentralregierung in Peking zum Kommissär für Handelsangelegenheiten in den Vertragshäfen und Generaldirektor für Ackerbau, Industrie, Eisenbahn- und Bergbauwesen in den südchinesischen Provinzen Kwangtung, Kwangsi und Kukien ernannte Mandarin, Chang Chen Hsuen, wie das k. u. k. Konsulat in Hongkong in einem vom 13. April l. J. datierten Berichte mitteilt, eine sehr rege Amtstätigkeit, wozu er durch seine große Erfahrung als früherer Großkaufmann in Penang und durch seinen langjährigen Verkehr mit der fremdländischen und chinesischen Geschäftswelt besonders befähigt erscheint. Für Österreich-Ungarn knüpft sich an seine Persönlichkeit insoferne einiges Interesse, als er seit Jahren zum fachmännischen Leiter seiner Weinkulturen in Tschifu einen Landsmann Herrn Babo, k. u. k. Ho-

Digitized by Google

norar-Vizekonsul daselbst, angestellt und auch zu wiederholtem Male seinem Interesse für das Zustandekommen einer österreichischen Bank in China Ausdruck gegeben hat.

Nach seiner Ernennung zur gegenwärtigen Würde hatte er sich anfangs Jänner laufenden Jahres von Peking nach Kanton, seinem neuen Amtssitz, begeben und dort mehr als zwei Monate geweilt, während welcher er sich hauptsächlich mit den Verhandlungen beschäftigte, welche die im Baue der Kanton—Hankow-Eisenbahn aufgetauchten Schwierigkeiten betrafen. Die Konzession zu dem Baue vorgenannter Bahn war bekanntlich seinerzeit einem nordamerikanischen Syndikat verliehen worden, welches jedoch wegen seines Unvermögens, selbst das gesamte, für den Bahnbau erforderliche Kapital aufzubringen, sich mit einem belgischen Konsortium, an dessen Spitze der belgische König steht, verband. Unregelmäßigkeiten, welche sich die Amerikaner in dem Baue dieser Bahn zu schulden kommen ließen, und die auch bald zu Reibungen mit dem belgischen Konsortium führten, Verwendung ungeeigneten Personales, das in zahlreiche Konflikte mit der eingeborenen Bevölkerung geriet, fortgesetzte Intrigen Großbritanniens, Frankreichs und Japans, welchen die Beteiligung Belgiens an diesem großen Unternehmen ein Dorn im Auge war und deren Preßorgane in dem belgischen Konsortium sogar den Strohmann Rußlands zu sehen glaubten, brachten schließlich die chinesischen Behörden dazu, die vorerwähnte Beteiligung des belgischen Konsortiums als eine Verletzung der Konzession und letztere selbst infolgedessen als null und nichtig zu erklären. Die Regierung der Vereinigten Staaten protestierte begreiflicherweise dagegen, und die Konzessionäre des Bahnbaues begegneten den Anklagen der chinesischen Behörden damit, daß sie, wie sie erklärten, das belgische Konsortium aus ihrem Unternehmen auskauften und hiefür neues nordamerikanisches Kapital gewannen.

Gleichwohl schenkt die chinesische Regierung den Versicherungen der Konzessionäre, daß nunmehr das Unternehmen ausschließlich in amerikanischen Händen sei, geringen Glauben und ist nunmehr bestrebt, sich der amerikanischen Konzessionäre überhaupt zu entledigen, um den Bau der Bahn in eigener Regie und mit den Ingenieuren und Leuten ihrer Wahl durchzuführen. Gleichwohl dürfte die Regierung der Vereinigten Staaten auf ihrem bisherigen Standpunkt verharren und eine Löschung der Konzession nicht zugeben, wie auch kaum abzusehen ist, in welcher Weise es der chinesichen Regierung so bald gelingen sollte, das für den Bau der Bahn erforderliche Kapital im eigenen Lande aufzubringen. Immerhin dürfte man nicht fehlgehen, anzunehmen, daß in diesem Bestreben China von Japan unterstützt wird, welches nicht ohne Berechtigung hofft, nach einer siegreichen Beendigung seines Krieges mit Rußland China werktätige Unterstützung in der Ausführung dieser und anderer Bahnbauten leisten und dadurch seine eigene politische und wirtschaftliche Suprematie im Reiche der Mitte fördern zu können. Inzwischen ruhen die Bauarbeiten auf der Hauptlinie Kanton—Hankow gänzlich und beginnen auch bei dem Betriebe der kleinen Neben- und Versuchsstrecke Kanton—Fatschan—Samshui bedenkliche Folgen des wenig fürsorglichen Baues dieser Linie sich zu zeigen.

Gleichzeitig befaßt sich Chang Chen Hsuen auch, wie zuverlässig verlautet, mit dem Studium eines anderen großen Bahnprojektes, dem Baue einer Eisenbahnverbindung zwischen Kanton und Amoy. Dieser Schienenstrang ist vor allem bestimmt, das reiche Hinterland der Meeresküste zwischen den beiden vorgenannten Hafenplätzen zu erschließen, dessen Handel und Verkehr bisher nur in unvollkommener Weise vermittelt werden konnte. Hiebei soll diese Bahnlinie auch über Whampoa, den Vorhafen Kantons, führen, und wird im Zusammenhange damit auch die Eröffnung dieses Platzes für den Handel und Verkehr der Vertragsstaaten sowie die Errichtung eines Umschlaghafens daselbst geplant. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich hiezu Whampoa, welches bekanntlich bereits vor der Eröffnung Kantons für den fremdländischen Verkehr und vor der Abtretung Hongkongs an Großbritannien im Handel Chinas mit dem Auslande eine große Rolle gespielt hat, durch seine günstige Lage an der Mündung des Perlflußes in außerordentlicher Weise eignet. Im Gegensatze zu Kanton ist Whampoa während des ganzen Jahres für Seeschiffe zugänglich und kann daher stets auch von größeren Seeschiffen angelaufen werden.

Sind daher einmal daselbst alle notwendigen Einrichtungen eines großen Umschlagplatzes, Kais, Magazine u. s. w. vorhanden, so wird es keiner Schwierigkeit begegnen, daß die aus Europa und Amerika einlangenden Seedampfer nach Whampoa gehen und dort anstatt in Hongkong ihre für Südchina bestimmten Waren löschen, die sodann direkt auf den daselbst einmündenden Schienensträngen und Binnenwasserstraßen in das Innere Chinas befördert werden könnten. Dadurch würde insbesondere der bisher erforderliche Transport der Waren von Hongkong nach Kanton und die zweimalige Umladung der Waren entbehrlich werden.

Aus dem Vorhergesagten erhellt auch zur Genüge, welche Gefahr der Eröffnung Whampoas für den gegenwärtigen Transithandel Hongkongs bedeutet, welcher heute noch die Hauptstütze des Gedeihens dieser britischen Kolonie ist. Dadurch, daß zahlreiche benachbarte Gebiete und frühere wirtschaftliche Dependenzen Hongkongs, wie z. B. Tonking, Formosa, die Philippinen in den Besitz anderer mächtiger Handelsstaaten übergegangen sind und sich immer mehr von dem wirtschaftlichen Einfluß Hongkongs freimachen, wird letzterer in zunehmendem Maße auf Südchina beschränkt. Um dieser Gefahr vorzubeugen, daß Hongkong auch den Transithandel mit Kanton einbüße, ist auch der gegenwärtige Gouverneur Hongkongs, Sir Mathew Nathan, bestrebt, die Erbauung einer Bahnverbindung Hongkong—Kanton, welche schon seit mehreren Jahren an die britische Firma Jardine, Matheson & Comp. konzessioniert ist, zu verwirklichen. Letztere würde auch Kanton von seinem gegenwärtigen steigenden Güterverkehre, für dessen Bewältigung die jetzt vorhandenen Ankerplätze, Kais, Magazine und andere Einrichtungen nicht mehr genügen, ein wenig entlasten und die chinesische Regierung auch der Notwendigkeit entheben, die lang geforderte Vergrößerungen der dortigen fremdländischen Settlements zu bewilligen.

Von kleineren wirtschaftlichen Unternehmungen beschäftigen die Aufmerksamkeit des in Rede stehenden Handelskommissärs die Entwicklung des Bergbaues in den Provinzen Kwangsi und Kwangtung, mit Bezug worauf gegenwärtig ein nordamerikanisches Konsortium um Verleihung von Minenkonzessionen ansucht, die Errichtung einer chinesischen Zementfabrik am Ostflusse, die Gründung einer chinesischen Küstenschiffahrtsgesellschaft sowie die Entsendung von jungen Chinesen in die wichtigsten Industrie- und Handelszentren Europas und Amerikas zum Studium der dortigen Verhältnisse.

Vor kurzem hat sich Chang Chen Hsuen auch nach Swatow begeben in Angelegenheit der dort nach Tschautschaufu im Baue befindlichen Eisenbahn, an welcher er auch finanziell ziemlich stark beteiligt ist. Wie verlautet, soll er von dort demnächst wieder nach Kanton zurückkehren und sodann eine Reise nach den Straits Settlements, insbesondere nach Singapore und Penang antreten, womit er hauptsächlich den Zweck verbindet, seine dortigen reichen Landsleute und Geschäftsfreunde zu Kapitalinvestierungen in seinen oben beschriebenen, in Südchina geplanten Eisenbahn- und anderen wirtschaftlichen Unternehmungen zu veranlassen. Es ist wohl unnötig, die Vorteile zu schildern, welche

Digitized by Google

sich hiebei für die Vermittlung und Tätigkeit eines österreichischen Bankinstitutes ergeben würden, welches das Vertrauen obenerwähnter chinesischer Kapitalisten genießen würde, da diese Kapitalisten, an der Leitung und Finanzierung des österreichischen Instituts beteiligt sein könnten.

PRODUKTIONSVERHÄLTNISSE AUF DEN PHILIPPINEN.

Der gute Ausfall der letzten Reisernte auf den Philippinen, deren Ertrag auf nahezu die Hälfte über dem Durchschnittsergebnisse der letzten Jahrzehnte geschätzt wird, ist nach dem Berichte des k. u. k. Konsulates in Manila über das I. Quartal laufenden Jahres um so erfreulicher, als immer noch mit einem Mangel an Arbeitskräften, besonders Zugvieh, zu rechnen ist. Daß der Import dieses hauptsächlichen Nahrungsmittels der eingebornen Bevölkerung im I. Quartal laufenden Jahres nicht im Verhältnis zur Mehrproduktion zurückging, ist auf die Spekulation zurückzuführen, welche die bevorstehende Erhöhung des Zolles auf dem Artikel (sie soll 50 Prozent betragen) provozierte. Es sei hier gleich erwähnt, daß es im Ermessen der Zivilkommission liegen wird, diese Zollerhöhung den Ernteveerhältnissen im Inland entsprechend zu modifizieren, eventuell deren Inkrafttreten hinauszuschieben.

Den gleichen Ursachen wie die gute Reisernte, d. h. ausnahmsweise günstige Witterung, ist der befriedigende Ausfall der Zuckerernte zu verdanken. Das Erträgnis entsprach den Erwartungen ja allerdings nicht ganz; man schätzt die Ernte im Negros-Distrikt auf ca. 1 Million und diejenige in Luzon auf 800.000 Pikuls. In früheren Zeiten wurde besonders in Negros oft das Doppelte und mehr erzielt. Was den quantitativen Ausfall der letzten Ernte kompensierte, waren die hohen Marktpreise.

In den ersten drei Monaten laufenden Jahres kamen an Hanf auf den Markt: in Manila 182.977 Ballen gegen 186.871 Ballen, in Cebú 40.231 Ballen gegen 25.094 Ballen, zusammen 223.208 Ballen gegen 211.962 Ballen in der gleichen Periode des Jahres 1904. Die trockene Witterung war der Ausbeute in diesem Produkte insofern günstig, als das drohende Austrocknen der Pflanzen zur beschleunigten Gewinnung des Produktes aufforderte.

Während also den erwähnten Hauptprodukten des Archipels die trockene Witterung zu gute gekommen war, wurde die Ausbeute in Kopra durch sie beeinträchtigt. Eine Statistik der produzierten Quantitäten existiert nicht, doch steht fest, daß im I. Quartal laufenden Jahres ganz ausnahmsweise wenig an den Markt gekommen ist. Die vorliegende Zollstatistik reicht bis Ende Juni 1904 und weist für das mit jenem Monate zu Ende gegangene Jahr folgende Ziffern (Wert in Golddollars) der Kopraausfuhr auf: Frankreich 1,903.297, Spanien 282.388, Großbritannien 146.845, Deutschland 63.610, Britisch-Indien 58.563, Portugal 24.720, Österreich-Ungarn 19.979, Italien 12.522, Vereinigte Staaten 9231, Belgien 5608, Japan 256, zusammen 2,527.019 Golddollars gegen 4,473.029 Golddollars vom 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903. Die Marktpreise Manilas richten sich selbstredend nach der Marktlage in den Verbrauchszentren, hauptsächlich Marseille. Da die das Wachstum der Kokosnüsse befördernde Regenzeit in den verschiedenen Provinzen des Archipels nicht gleichzeitig eintritt und im übrigen Kokosnüsse während des ganzen Jahres reifen, kann von einer eigentlichen Erntesaison nicht gesprochen werden. Kokosnußpalmen kommen im ganzen Archipel in Menge vor, und da die Gewinnung von Kopra verhältnismäßig wenig Arbeit bedingt, ist die Produktion entschieden ausdehnungsfähig.

Die 1904er Ernte in Tabak entsprach qualitativ den Erwartungen nicht. Die Ware ist sehr gemischt und enthält viel leichtes und schlechtes Blatt. Man bekommt nachgerade den Eindruck, daß im allgemeinen der Tabakbau mit weniger Sorgfalt als in früheren Jahren, so z. B. in bezug auf den Zeitpunkt des Schneidens, betrieben wird. Die disponiblen Bestände in Manila setzen sich zum weitaus größten Teil aus 1904er Tabak zusammen; frühere Jahrgänge sind fast ganz erschöpft. Die Minderproduktion an Zigarren und Zigaratten infolge des International Revenue-Gesetzes wird seit dessen Inkrafttreten auf ungefähr ein Drittel geschätzt. Dieser, wie anzunehmen ist, vorübergehende Ausfall wirkt auf das Geschäft in Tabak und die Marktpreise natürlich drückend.

Die im Produkten- und Exportgeschäft interessierten Kreise bemühen sich noch immer, in den Vereinigten Staaten eine weitere Reduktion der Einfuhrzölle auf philippinische Produkte durchzusetzen. Diese unterliegen zur Zeit mit Ausnahme von Hanf, welcher frei eingeht, Sätzen von 75 Prozent der Sätze des Dingley-Tarifes.

Der im allgemeinen gute Ausfall der letzten Ernten, besonders der Reisernte, bedeutet insofern einen Fortschritt auf agrikulturellem Gebiete, als sich dadurch die finanzielle Situation weiter, sich dem Landbau widmenden Bevölkerungskreise gebessert hat. Dies bedeutet ebensowohl eine Aufmunterung wie die Erleichterung der Aufgabe des einzelnen. Die Eingebornen in den Produktionsdistrikten sind ja in der Regel arg verschuldet und gerade durch diesen Umstand in der Ausdehnung ihres kleinen Wirkungskreises und der Entfaltung eigener Initiative gehemmt. Von diesem Gesichtspunkte aus ist schon längst der Mangel an Geldinstituten, welche zu bescheidenen Bedingungen Vorschüsse auf Grundeigentum und Ernten gewähren, empfunden worden. Für die Etablierung solcher Institute ist allerdings die Sicherheit im Innern des Landes eine Hauptbedingung.

Trotz des Mangels an Zugvieh und an Arbeitskräften überhaupt hat sich der maschinelle Betrieb noch nicht verallgemeinert, was wohl zum großen Teil dem Mangel an nötigem flüssigen Geld zuzuschreiben ist; er beschränkt sich noch immer auf eine Anzahl Plantagen, welche in kapitalkräftigen Händen liegen, sowie auf die Versuchsfarmen der Regierung. Das vereinzelte Auftreten der Rinderpest auf Luzon wird wieder gemeldet. Hoffentlich kann die Wiederverbreitung dieser den Reichtum des Landes sehr gefährdenden Seuche verhindert werden.

Die sporadischen Gerüchte über die Entdeckung von Metall- und Mineralschätzen wurden durch den Bericht bereichert, daß in Lepanto-Bontoc auf der Insel Luzon das Vorhandensein ausgiebiger Gold- und Kupferlager konstatiert worden sei.

DIE MAGALLANESLÄNDER.

(Aus einem Berichte des Handelssachverständigen beim deutschen General-Konsulate in Valparaiso.)

Das Territorium Magallanes bildet den Hauptbestandteil des südlichen Chiles; dazu kommt der südliche, noch unerschlossene Teil der Provinz Llanquihue und die Insel Chiloé, die auch geographisch zu der Magallanes-Inselgruppe gehört. Es wird wohl auf der ganzen Erde kein zweites Küstenland mehr in der Ausdehnung und mit den natürlichen Bedingungen dieser Gebiete für die Weltwirtschaft zu erschließen geben.

Daß man erst jetzt an die Erschließung der Magallanesländer geht, darf nicht befremden, noch voreinnehmen. Chile und Argentinien lagen im Streite um wichtige Grenzgebiete in Magallanes, wollten aber auch auf alle Fälle verhüten, daß fremde Völker sich in

Digitized by Google

Patagonien und Magallanes festsetzten. Europäische Forschungsreisende, wie Darwin, Fitzroy, hatten auf Grund oberflächlicher Kenntnis des Landes sehr abfällig über Magallanes geurteilt. Erst Ende der Achtzigerjahre beginnt mit der Forderung nach Revision des chilenisch-argentinischen Grenzvertrages von 1881 die Erforschung der Magallanesländer ernstlich einzusetzen. Hauptsächlich Deutsche, wie Steffen, Fischer, Krüger u. a., und für den Norden der Magallanesländer Martin, haben sich besonders auf den Reisen für die chilenische Regierung um die Erforschung der Magallanesländer verdient gemacht. Ein zutreffendes Urteil über Magallanes aus älterer Zeit findet sich gleichfalls in einem deutschen Werke, nämlich in Poeppig »Reise in Chile, Peru und auf dem Amazonenstrome«, Leipzig, 1835, I. Band, Chile, besonders in der Anmerkung Seite 36 ff. über die Bewohnbarkeit der südlichsten Teile von Südamerika. Erst von 1884 ab kann man überhaupt von einer stetigen wirtschaftlichen Entwicklung von Magallanes reden, da damals mit Viehzucht begonnen wurde, während vorher nur Holzschlagen und Robbenfang betrieben wurde.

Im gleichen Jahre ließ auch die chilenische Regierung die erste Denkschrift über die wirtschaftliche Erschließung von Magallanes durch Alexandro Bertrand ausarbeiten. Seitdem ist eine Reihe solcher Memorias der Regierungskommissare und Gobernadoren von Magallanes gefolgt, besonders von Bascunan, Senoret, Montaner, Bories.

Unter dem Begriffe »Magallanesländer« seien hier die Gebiete südlich von Puerto Montt zusammengefaßt, die Provinz Llanquihue, die Insel Chiloé und das Territorium Magallanes mit seinen vielen Inseln. Die Ausdehnung des chilenischen Territoriums Magallanes zwischen 46° 59′ und 55° 59′ südlicher Breite, 66° 29′ 30″ und 75° 49′ 30″ östlich von Greenwich wird auf 195.000 *km²* geschätzt. Die Angaben schwanken sehr in den Denkschriften von Bertrand, Bascunan, Senoret und Montaner. Durch das Urteil des Schiedsgerichts über den chilenisch-argentinischen Grenzstreit sind 1903 54.000 *km²* des strittigen Gebietes dem chilenischen Staate zugesprochen worden. Die Provinz Llanquihue hat 20.260 *km²* und die Insel Chiloé 10.348 *km²* Flächeninhalt. Das ganze Gebiet der Magallanesländer ist also mit etwa 225.000 *km²* fast so groß wie das Königreich Italien. Ungefähr die Hälfte vom Flächeninhalte des Territoriums Magallanes wird von Inseln eingenommen, welche unter sich und mit dem Festlande eine große Anzahl Kanäle bilden. Dazu kommen zahlreiche Fjorde wie an der Küste Norwegens. Die Küsten bestehen aus Granitfelsen, welche mit Ausnahme der höchsten Teile mit Vegetation bedeckt sind.

Das Klima ist nach chilenischen Begriffen kalt, weil im Süden des Territoriums im Winter ein Kältegrad von — 15° C., im Norden von Magallanes ein solches von — 5° C. erreicht wird.

Nach Steffens ist das Klima auf dem Festlande zwischen 45° und 48° milder und weniger regenreich als an der Küste und auf den Inseln. Für die an den Norden von Magallanes sich anreihende Provinz Llanquihue wird die mittlere Jahrestemperatur von Martin mit + 10·6° C. angegeben und das Klima im allgemeinen als gleichmäßig und mild dargestellt. Die Regenmenge ist groß und wird für Puerto Montt auf 2 *m* 55 *cm*, für Chiloé (Ancud) auf 2 *m* 33 *cm* angenommen. Chiloé hat ähnliches feuchtmildes Klima wie Llanquihue. Die Temperatur bewegt sich zwischen + 4° und + 20° C. Ohne auf Einzelheiten einzugehen wird man sagen können, daß das Klima der Magallanesländer etwa dem von Irland und Schottland, in den kälteren Teilen dem von Norwegen entspricht. Der Boden ist zum Teil fruchtbar und für Ackerbau und Viehzucht geeignet, namentlich in Chiloé und Llanquihue, dann in dem östlichen inneren Teile des Territoriums Magallanes auf der Insel Dawson, in Feuerland und Navarino. Die Bedeutung der in Magallanes der Erschließung harrenden Ländereien wurde erst allmählich mit der fortschreitenden Erforschung des Gebiets erkannt. Der Regierungskommissar Bertrand schätzte 1889 die Gebiete der Pampas und Lomas am Fuße der Cordillera in dem Territorium Magallanes auf 3 Millionen *ha*, wovon nur 1½ Millionen *ha* nutzbar seien. Der Gobernador Senoret schätzt in seinem Memoria (1895) die für Viehzucht geeigneten Gebiete im Territorium Magallanes auf 10 Millionen *ha* oder auf 60.000 *km²*. Nach Bascunan (1897) sind 10 Millionen *ha* mit Wald und Steppe bedeckt, 4 Millionen *ha* sind eben und ganz besonders für Schafzucht geeignet, 5—6 Millionen *ha* bilden felsiges Gebirgsland, Seen und Sümpfe. Nach der Denkschrift von Montaner über das Grundbesitzeigentum in Magallanes (1899) sind 4 Millionen *ha* waldlose Ebenen und für Wollvieh geeignet, 21 Millionen *ha* sind mit Wald und Felsen bedeckt, davon 15 Millionen *ha* noch unberührter Urwald. Das dürften wohl die besten Quellen sein. Was in den Jahren 1900 bis 1904 über die Ländereien von Magallanes ausgesagt oder geschrieben wurde, ist vielfach auf Reklame der neugegründeten oder zu gründenden Terraingesellschaften zurückzuführen und vielfach wertlos. Anderseits wurden große Terrains, die von der Regierung gepachtet waren oder die man pachten wollte, aus naheliegenden Gründen für wertloser erklärt, als sie es wirklich sind. Danach sind diese Gegenden deshalb nicht so viel wert, weil sie zu weit von der Küste abliegen. Die Terrains des »Valle Dieziseis de Octubre« und die von »Carrileuf« sind die wertvollsten. Wichtig ist, daß diese neuen Grenzgebiete acht bis zehn mehr oder weniger schiffbare Flüsse besitzen, welche zur Erschließung des Landes nützlich werden können. Überhaupt sind die Magallanesländer reich an Wasserläufen.

Daß es sich bei den Magallanesländern tatsächlich um neu zu erschließende Gebiete handelt, zeigt der Vergleich der Bodenverhältnisse mit der Bevölkerungsziffer. Llanquihue hat 4 Einwohner auf 1 *km²*, Chiloé 8, Magallanes 0·07. Wenn man erwägt, daß ganz Chile 4 Einwohner auf den Quadratkilometer hat, Argentinien und Brasilien 2 und selbst Kanada 0·63, so erkennt man, daß Magallanes mit 0·07 Einwohnern auf den Quadratkilometer bei natürlichen Verhälteissen, die denen von Irland, Schottland und Norwegen gleichen, wirklich ein noch »neuer Markt« ist für Ackerbau, Viehzucht, Industrie, Bergbau und Handel. Die Bevölkerungsziffer des Territoriums Magallanes war nach dem Zensus von 1875 1145 Einwohner ohne die Eingeborenen, nach dem Zensus 1885 2085, nach dem von 1895 5170 ohne die Eingeborenen. Die Denkschrift des Gobernadors Senoret berechnet 1895 die Einwohnerzahl des Territoriums Magallanes, wie folgt:

Stadt Punta Arenas	4300
Landbevölkerung auf dem Festlande	1200
Feuerland	2000
Dawson-Insel	200
Südliche Inseln, Navarino, Lenox etc.	500
zusammen	8200

Die Zahl der Eingeborenen wurde 1896 auf 5000 geschätzt. Seitdem dürfte sich diese Ziffer etwas verringert haben. Dagegen ist die Bevölkerung der Weißen bis 1900 auf 11.000—12.000 gestiegen und jetzt darf sie wohl auf 15.000 und mit den Eingeborenen auf 18.000 geschätzt werden. Davon kommen jetzt auf die Stadt Punta Arenas allen 8000—10.000 Einwohner. Feuerland und Puerto Porvenir entwickeln sich langsam, weil 1½ Millionen *ha* an nur 4—5 Konzessionäre vergeben wurden. Punta Arenas dagegen entwickelt sich für chilesische Verhältnisse rasch. 1875 hatte es 150 bis 180 Holzhäuser und wenige kleine Läden, 1885 922 Einwohner, 1890 3000, 1894 4300, 1896 5000, 1898 6000 und heute etwa 10 000 Einwohner. Die nächsten Zehntausend werden vermutlich rascher kommen als die ersten.

Außer Punta Arenas gibt es im ganzen Magallanes noch keine Stadt. Es sind sonst nur Ansiedlungen mit

Digitized by Google

Ansätzen zu künftiger städtischer Entwicklung vorhanden. Auch auf argentinischer Seite ist keine Stadt von der Bedeutung Punta Arenas in Patagonien. Gallegos ist Ausfuhrhafen für das südliche argentinische Patagonien, allein der Hafen ist schlecht. Ushuaia im Kanal Beagle ist zu weit südlich und hat nur Holzhandel. Puerto Toro, 1892 gegründet, ist Provisionsplatz für die Goldsucher; weiter nördlich folgt Puerto Porvenir, 1894 gegründet, gleichfalls ein Goldsucherplatz mit einigen hundert Einwohnern und der Aussicht, ein Ausfuhrhafen zu werden. Auf der Insel Dawson sind Missionsniederlassungen der Salesianer, nachdem 1890 die ganze Insel dieser Kongregation auf 20 Jahre für ihre Zwecke überlassen worden war. Die wichtigste Ansiedlung ist San Rafael in Puerto Harris: sie hat 200 Einwohner mit 40 Holzhäusern. In der Bucht von Ultima Esperanza ist eine kleine chilenische Ortschaft Puerto Consuelo, welche Export von chilenischen und argentinischen Produkten hat. Es gibt also in dem ganzen großen Gebiete südlich von Puerto Montt und Chiloé einerseits, südlich von Bahia Blanca auf argentinischer Seite anderseits keine Stadt außer Punta Arenas. Außer den genannten Ortschaften finden sich dann nur noch Farmen, einzelne Goldsucher- und Holzschlägerhäuser, Sägewerke und ähnliche. Das Hinterland von Punta Arenas erstreckt demnach auch auf argentinisches Gebiet und dürfte etwa 20.000 Einwohner umfassen.

Für diese Darstellung der Magallanesländer kommt auch nur der noch unerschlossene Teil der Provinz Llanquihue südlich von $41\frac{1}{2}^0$ s. Br. in Betracht. Dieses Gebiet von $41\frac{1}{2}^0$ bis 47^0 s. Br. hat über 1 Million *ha* Oberfläche und soll gegen 25.000 Bewohner haben, hauptsächlich Eingeborene. Chiloé dürfte etwa 80.000 Einwohner haben.

Während Llanquihue und Chiloé gleich dem übrigen Chile Provinzverwaltung haben, ist Magallanes eine Kolonie, ein Territorium, mit einem Gobernador in Punta Arenas. Ihm unterstehen 4 Subdelegationen: 1. Von Punta Arenas, 2. von da bis zum Rio Chabunco, 3. von Puerto Porvenir, 4. von Ultima Esperanza.

Punta Arenas hat weitgehende Selbstverwaltung durch eine »Comision de Alcaldes«, welcher drei Bürger, Chilenen oder Ausländer, angehören. Neuerdings wird verlangt, das Territorium in Provinzen aufzuteilen gleich dem übrigen Chile und drei neue Provinzen, Las Quaiatecs, Aysen und Backer, zu bilden.

Die wichtigste Aufgabe für die Verwaltung der Magallanesländer ist die Kolonisation. In den 20 Jahren, seit die chilenische Regierung mit diesem Probleme beschäftigt ist, hat man zwei Systeme zugleich angewandt. Man übergab einem Unternehmer, der sich verpflichtete, eine größere Anzahl von Auswanderern anzusiedeln, eine Strecke Landes, daß dann an die Kolonisten, die auch sonst unterstützt wurden, in kleinen Losen verteilt wurde, oder man verpachtete ganz große Landkomplexe an Kapitalisten oder Kapitalgesellschaften zur Ausbeute, hauptsächlich für Schafzucht. Mit dem Systeme der Bauernansiedlung hat man im ganzen in den Ländern südlich von Puerto Mont auch auf Chiloé wenig Glück gehabt, und für die Erschließung dieser großen Gebiete für die Weltwirtschaft hat diese Form der Kolonisation noch wenig bewirkt. Abgesehen von besonderen und örtlichen Gründen wird als Hauptgrund für den Mißerfolg, wenigstens in Magallanes selbst, angesehen, daß die zur Verteilung gelangten Landbesitzlose zu klein waren für den in Magallanes meist nur möglichen extensiven landwirtschaftlichen Betrieb. Das andere System der Pachtverträge hatte den Nachteil, daß die Pächter im Hinblick auf den einstigen Ablauf ihres Pachtverhältnisses keinen Aufwand machen konnten für die dauernde Erschließung des Landes. Kredit, insbesondere Hypothekarkredit, war unter diesen Verhältnissen auch schwer zu bekommen. Die völlige Erschließung der großen Landbezirke erforderte schließlich die Eigentumskonzession oder den Verkauf der staatlichen Ländereien. Dazu entschloß man sich in den letzten Jahren im Hinblicke darauf, daß in den Jahren 1904—1906 eine große Anzahl Pachtverträge zu Ende ging, während gleichzeitig das Kapital, sowohl in Chile selbst wie im Auslande immer mehr Interesse für die Erschließung der Magallanesländer zeigte. Die neuerlichen großen Versteigerungen von Ländereien, welche auch manche Härten für die früheren Pächter von Ländereien mit sich bringen, haben einen Teil des Magallanesterritoriums dem einheimischen und ausländischen, in der Produktion Anlage suchenden Kapital überführt. In der Hauptsache sind es Aktiengesellschaften, welche teils durch direkten Landerwerb, teils aus dem Landbesitz einzelner Personen entstehen. Auf diese Weise wird zurzeit auf dem Wege der Versteigerung und des Kaufes ein Gebiet der Erde aufgeteilt, und zwar kommen da vielfach Ländereien von der Größe eines deutschen Herzogtums in eine Hand. Daß diese Entwicklung der Kolonisation von Magallanes in Chile auch viele Gegner hat, sei nur nebenbei erwähnt. Tatsache ist, daß die Erschließung der Magallanesländer für die Weltwirtschaft in bezug auf die hiezu notwendige Kapitalbefruchtung und damit Heranziehung von Arbeitsleistung seit 1903 diesen Weg eingeschlagen hat und daß die Produktion des Landes, vor allem die bis jetzt noch ausschlaggebende Schafzucht, hauptsächlich auf jener Art der Kapitalinvestition beruht.

In Chiloé sind die Kolonisationskonzessionen in Kraft, besonders die von Carlos Colson, auf Grund deren auch schon kolonisiert wurde, allerdings ohne rechten Erfolg Landverkäufe haben in Chiloé noch nicht stattgefunden. Die Inseln südlich von Chiloé sind alle ohne Bevölkerung mit Ausnahme von Melinko, das der Stapelplatz ist für die Cipreshölzer, welche auf den umliegenden Inseln und auf dem Festlande geschlagen werden und die bis jetzt die einzige wirtschaftliche Ausbeute aus diesen Gegenden waren.

Auf dem Chiloé gegenüber und weiter südlich sich erstreckenden Festlande, im südlichen Llanquihue zwischen $41\frac{1}{2}^0$ und 47^0 s. Br., wurden im Jahre 1903 zwölf wichtige Kolonitationskonzessionen erteilt für die Besiedlung der Flußtäler dieses großen Gebietes. Die Konzessionäre sind verpflichtet, eine größere Anzahl von Familien als Kolonisten anzusiedeln; ferner besteht die Verpflichtung, Wege anzulegen, teilweise auch Eisenbahnen und Häfen. Die Konzessionäre haben mit der Ausübung ihrer Rechte und Pflichten auch zum Teil bereits begonnen.

An verkäuflichem Lande besitzt die Regierung zurzeit noch 1,482.000 *ha* im Durchnittswerte von 4 Pesetas pro *ha*, welches durch Ablauf von Pachtverträgen frei werden wird, ferner 500.000 *ha* sonstiges Land in der patagonischen Zone von Magallanes (etwa vom 51^0 südlich). Davon sind zurzeit die Terrains schon vorläufig besetzt, welche in dem später folgenden Verzeichnisse der Haciendas in Magallanes 1902 als ohne Rechtstitel besetzt aufgeführt sind; außerdem kommen noch Ansiedlungen in der Bucht von Ultima Esperanza in Betracht.

Außer 500.000 *ha* in der patagonischen Zone besitzt der Fiskus noch 130.000 *ha* auf der Dawson-Insel und 150 000 *ha* auf den Inseln Navarino, Nueva Picton und Lenox. Dazu kommt dann das ganze große Gebiet nördlich vom patagonischen Magallanes, also nördlich vom 51^0, das noch fast ganz unerforscht und natürlich auch noch nicht vermessen ist.

Wie in Alaska am anderen Ende des pacifischen Amerikas, so schien auch in dem Territorium Magallanes eine Zeitlang die Erschließung des Landes auf Grund von Goldfunden erfolgen zu sollen. In die einfachen wirtschaftlichen Verhältnisse, die um das Jahr 1892 in Magallanes noch herrschten und in etwas Viehzucht, Robbenfang, Holzschlagen, Straußfedern- und Guanacofellexport bestanden, kam damals durch die Entdeckung von Gold ein neuer Impuls. Allein die Entwicklnug nahm

Digitized by Google

einen anderen Weg, und heute steht die Schafzucht weitaus an erster Stelle unter den Reichtumsquellen des Territoriums Magallanes. Erst in allerjüngster Zeit steigt auch wieder die Bedeutung der Goldausbeute in Magallanes.

Die ersten Schafe wurden 1876 von den englischen Malvinas-Inseln eingeführt. Die Schafe akklimatisierten sich, und 1883 waren 30.000 Stück im Lande; 1884 fanden die ersten großen Landverpachtungen statt, und es konnte nun mit der Schafzucht im Großbetriebe begonnen werden. Zehn Jahre darnach war der Bestand schon 700.000 Stück, 1896 900.000 Stück und 1898 1,200.000 Stück. Die Terrains waren geeigneter für die Schafzucht, als die Pächter damals wissen lassen wollten, während heute in der Gründungszeit der Ganaderasgesellschaften die Güte der Ländereien oft sehr übertrieben wird. Man nahm früher an, daß in Magallanes 1 *ha* nur ein Schaf ernähren könne, während auf den Malvinas-Inseln bei gleichen Bodenverhältnissen vier Schafe pro *ha* gehalten werden. Legt man diese Ziffer zu grunde, so würde sich im Zusammenhalte mit den obigen Angaben über die Größe der für die Schafzucht geeigneten Ländereien noch eine beträchtliche Ausdehnungsfähigkeit der Schafzucht in Magallanes ergeben, da ja 10,000.000 *ha* für Schafzucht geeignet sein sollen.

Einen großen Fortschritt machte die Entwicklung durch die Gründung der Ganaderasaktiengesellschaften, welche mit Ausnahme der schon 1893 gegründeten Sociedad Esplotadora de Tierra de Fuego in die letzten Jahre 1903 und 1904 fällt. Diese Gründungen haben sicher auch eine sehr beträchtliche Vermehrung des für 1898 mit 1,200 000 Stück ermittelten Bestandes von Schafen mit sich gebracht, obwohl es sich bei den Gesellschaften vielfach um Aufkauf oder Gründungseinlage schon vorhandener Besitztümer handelte.

An eine Exportbedeutung der landwirtschaftlichen Produktion der Magallanesländer ist in der nächsten Zeit wohl noch nicht zu denken. Das System der großen Landverkäufe begünstigt die extensive Bewirtschaftung des Landes durch Viehzucht. Das nebenhergehende System der Konzessionserteilung mit der Auflage einer Kolonisation durch bäuerliche Einwanderer hat bisher noch zu geringe Resultate aufzuweisen, als daß es der landwirtschaftlichen Produktion einen größeren Aufschwung geben könnte. Die von der Regierung unternommenen Ansiedlungen fremder und chilenischer Kolonisten in Magallanes scheiterten. Landwirtschaftlich fruchtbare Terrains sind gewiß vorhanden, und andere können durch Rodung des Urwalds gewonnen werden. Erreicht man eine landwirtschaftliche Produktion in größerem Maße, so werden deren Erzeugnisse vor allem dem steigenden Verbrauch im Lande selbst dienen, und der Überschuß würde nach dem Norden der pacifischen Küste gelangen. Die großen Hoffnungen, die einige auf eine große Entwicklung der Milchwirtschaft im Magallanes-Territorium etwa nach Art der norwegischen oder schweizerischen Milchwirtschaft setzen, gründen sich bis jetzt wenigstens noch auf keine nennenswerten Tatsachen.

Im Territorium Magallanes selbst reicht die Produktion noch nicht aus, und in Punta Arenas werden landwirtschaftliche und Gartenprodukte sogar von Europa eingeführt. Darin wird wohl bald eine Änderung eintreten. Kann doch selbst auf Tierra de fuego (Feuerland) noch Hafer, Gerste und Roggen gedeihen, während Weizen durch die unregelmäßigen Kälteperioden in der Blütezeit verdirbt. Kartoffeln, Bohnen und Erbsen sind zum Anbaue nicht geeignet, während andere Gemüse gedeihen, ebenso Rüben. Eingeführte Fruchtbäume sind bei dem anhaltend herrschenden kalten Südostwinde vielfach erfroren. Weiter nördlich im Territorium Magallanes und in Llanquihue werden die klimatischen Verhältnisse günstiger, insbesondere wenn man nicht bloß den Küstenrand, sondern auch das Innere des Landes in Betracht zieht. Daß die Absicht besteht, neben den großen Landverkäufen, welche hauptsächlich dem Viehzuchtsgroßbetriebe dienen, auch die landwirtschaftliche Kolonisation zu pflegen, ergibt sich aus den bereits erteilten zwölf Kolonisationskonzessionen für das südliche Llanquihue von $41\frac{1}{2}^0$ bis 47^0 und für die gleichfalls bereits erteilten fünf Kolonisationskonzessionen für Magallanes südlich vom 47^0. Ob die Kolonisation in diesen Gegenden so fortschreitet wie im Süden des mittleren Chile von Temuco bis Puerto Montt hängt hauptsächlich davon ab, ob sich geeignete Einwanderer finden. Die oben erwähnten Kolonisationskonzessionen haben ihre Rechte und Pflichten, wie aus den bezüglichen Abkommen erhellt, an Aktiengesellschaften abgetreten. Es bleibt abzuwarten, wie weit die übernommenen Kolonisationspflichten auch in der Tat erfüllt werden. Viele halten es für richtiger, auch diese Ländereien in kleineren Losen von 2000—10.000 *ha* zu verkaufen, weil diejenigen, welche ihr Geld für den Kauf ausgeben, mehr Interesse daran haben, den Boden auch zu bewirtschaften, während mit Konzessionen vielfach nur spekuliert wird.

Auf der Insel Chiloé hat die landwirtschaftliche Kolonisation einige Resultate erzielt, allerdings auch negative, während die Übersiedlung von Chiloten nach dem Magallanes-Territorium zu landwirtschaftlichen Kolonisationszwecken gar keinen Erfolg hatte. Chiloé bietet für verschiedene landwirtschaftliche Produktionszweige günstige natürliche Bedingungen. Für Weizenbau ist der Regen zu reichlich, und im besten Falle wird die im Verhältnisse zum übrigen Chile gut bevölkerte Insel ihren eigenen Bedarf decken können durch reichlicheren Anbau auf den Castro-Inseln und in dem Gebiete von Chonchi und Huillinco. Gute Bedingungen sind vorhanden für den Anbau von Klee, Gerste, Gemüse, Leinen, Sämereien, Hopfen, Futterpflanzen aller Art, einzelne Obstsorten und Kartoffeln. Auch die Milchwirtschaft kann leicht einen größeren Aufschwung nehmen. Mit Zuckerrübenbau werden zurzeit ganz gute Resultate erzielt. Die hauptsächlich landwirtschaftliche Bevölkerung auf Chiloé besteht aus mehr als 80.000 Einwohnern mit etwa 12.000 Familien, welche 90.000 *ha* besitzen, so daß also im Durchschnitt $7\frac{1}{2}$ *ha* auf den Kopf kommen. Die Leute haben den Boden zu Eigentum und bebauen ihn selbst. Es sind im Gegensatze zur überwiegend extensiven Bodenbewirtschaftung im Territorium Magallanes auf der Insel Chiloé mehr Bedingungen vorhanden für einen intensiven landwirtschaftlichen Betrieb, der vielleicht auch mit dem einen oder anderen speziellen Erzeugnisse — nur nicht bei Getreide — eine Exportbedeutung bekommen kann. Im allgemeinen aber haben die Magallanesländer in rein landwirtschaftlicher Beziehung — also abgesehen von der Viehzucht — zunächst noch keine Bedeutung für den Weltmarkt.

Auch der Fischerei in den Magallanesländern beginnt sich das Kapital zuzuwenden. Wenn es auch bisher schon nicht an Leuten fehlte, die sich in Magallanes mit Fischfang beschäftigten — es sollen über 1000 Menschen sein — so fehlten doch Unternehmungen größeren Stils. Zurzeit nun liegen der Regierung Gesuche vor, welche den Fang von Walfischen und Delphinen in den Magallanesgewässern in großem Maßstabe bezwecken. Hiezu sollen drei Dampfer von je 400 *t* in Betrieb gestellt werden. Die Fischerei ist den einheimischen Fischern jetzt freigegeben; früher kamen hauptsächlich nordamerikanische Walfischfänger. Auch auf Chiloé könnte der Fang von Robalos und Walfischen noch in größerem Maßstabe betrieben werden, und für die Binnengewässer käme die Salmzucht in Betracht; doch fehlte es für diese Unternehmungen an Kapital.

Seit vielen Jahren wird in den Magallanesländern, sowohl im Süden wie auf Chiloé, der Robbenfang betrieben. Die Häute und das Öl werden exportiert. Auf Chiloé wird eine Robbenhaut für 50 Centimes verkauft, und die Auspressung des Öls erfordert die Arbeit eines Tages. Der ganze Gewinn von einer Robbe beträgt ca. 3 Pesetas.

Digitized by Google

Die Jagd liefert hauptsächlich Guanacofelle und die Straußenjagd, beziehungsweise -zucht Straußenfedern für die Ausfuhr.

Seit 1892 und besonders in den Jahren 1895—1900 kamen viele Goldsuchende nach dem Süden von Magallanes, besonders nach Feuerland und nach den Inseln Lenox, Navarino, Picton, vereinigten sich in kleinen Ansiedlungen und betrieben die Goldwäscherei mit bloßer Handarbeit.

In den letzten Jahren und insbesondere im verflossenen Jahre 1904 begann das Kapital sein Interesse den Goldvorkommen und sonstigen Mineralien in Magallanes zuzuwenden, und zwar nicht bloß einheimisches Kapital, sondern auch argentinisches, nordamerikanisches und englisches. Es werden jetzt moderne Maschinen eingeführt, Gebäude errichtet; Sachverständige von Neuseeland wurden berufen und Aktiengesellschaften oder größere Betriebe gebildet, in welchen die obenerwähnten Goldwäschereiunternehmungen in Feuerland zum Teile aufgehen. Nach einem Berichte des Chefingenieurs der Oficina de Colonizacion de Magallanes vom August 1904 sind bereits fünf größere Betriebe für die Ausbeute der Goldvorkommen vorhanden; dazu kommt eine neue Kupferbergbaugesellschaft und ein Kohlenbergwerk.

Zu diesen Goldfundstätten kommen verschiedene Kohlenvorkommen, deren Ausbeute zum Teil bereits früher, schon 1876 versucht worden ist. Es sind dies die Mina Magdalena und Mina Marta im Busen von Skyring und Rose Peak in Feuerland. Die einzige Kohlenmine in Betrieb ist die Mina Loreto, für welche Augustin Roß in Valparaiso 1900 die Konzession bekam. Sie ist jetzt durch ein 6 *km* langes Industriegleis mit der Küste verbunden.

Kupfererz ist verschiedentlich vorhanden, hat jedoch meist niederen Gehalt. Das Erz von Cutter Cove im Kanal Jeronimo hat normalen Gehalt; zu seiner Ausbeutung hat sich kürzlich eine Gesellschaft mit 30.000 £ Kapital gebildet. Eine Bergbaugesellschaft »Sociedad esplotadora de Minas de Magallanes« wurde im September 1904 mit 15.000 £ gegründet und hat 375 *ha* Terrain erworben.

Die ganze Bewegung für die Ausbeutung der Mineralien in Magallanes durch leistungsfähige Kapitalgesellschaften ist ebenso neuesten Datums wie die Gründung der Ganaderasgesellschaften.

Zu erwähnen ist noch, daß es auch auf der Insel Chiloé goldsandhaltige Flüsse gibt. Die Hauptplätze sind Tilduco, Pumilahue, Cocotue, Chacaqkanal, Carelmapu und Castro. Bisher wird dort nur einfache Goldwäscherei betrieben und auch diese nur auf der Oberfläche. In Carelmapu wurde einmal ein größeres Goldvorkommen entdeckt. In Pudeto und in Castro bei Huillinco gibt es Steinkohle, die aber nicht ausgebeutet wird. Kalkphosphat mit 55—80 Prozent kommt vielfach vor. Eine Spezialität von Chiloé ist der infusorisch poröse Kiesel, welcher bei Castro, Dalcahue, Ancud und Hui-Manao vorkommt und für Dynamitfabrikation, Gefrieranlagen, elektrische Generatoren, Farb- und Lackfabriken, Filter und Röhren, dann auch für Metallputzen und Früchteverpackung gebraucht wird. Ferner finden sich in Chiloé Kreide, Gips, Ocker, Kalk, Tonerde und Petroleum. Petroleumquellen wurden auch schon mehrmals im südlichen Magallanes gefunden. Auf Chiloé wurde vor kurzem auch ein größeres Graphitlager aufgefunden.

Seit dem Jahre 1895 bestrebte man sich, das durch die Wollschafzucht in Menge anfallende Schaffleisch industriell zu verwerten und es entstanden sogenannte graserias, Fettfabriken, und frigoriferas, Fleischgefrieranstalten. Nach dem letzten Jahresberichte des Gobernadors von Magallanes befinden sich in Magallanes mehrere Fettfabriken und Fleischgefrieranstalten. Die in den Jahren 1903 und 1904 gegründeten Ganaderasgesellschaften dürften auch einige neue derartige Fleischverwertungsfabriken ins Leben rufen. Auch die »Patagonian Sheep Farming Company« hat kürzlich eine Konzession von Terrains für die Gründung einer solchen Fabrik nachgesucht. In Llanquihue findet sich eine Konservenfabrik, und zwar in Calbuco.

Neben der Fleischverwertungsindustrie erscheint wegen des Reichtums an Material und Wasserkräften in Magallanes besonders die Holzbearbeitungsindustrie als zukunftsreich.

Hand in Hand mit der immer mehr sich entwickelnden Holzindustrie geht das schon seit langer Zeit hauptsächlich von Chiloten geübte einfache Holzschlagen an den Küsten und auf den Inseln von Magallanes. Zu den erwähnten zwölf größeren Betrieben, welche über gute Maschinen verfügen, kommt eine ganze Anzahl von Kleinbetrieben. Hauptsächlich wird Roble und Cipre verarbeitet. Der Absatz der Hölzer nach Argentinien wird neuerdings durch das neue große Sägewerk in Usuhuia auf argentinischer Seite behindert, in welchem Strafgefangene billige Arbeit liefern. Deshalb sucht die Holzindustrie von Magallanes zurzeit neue Absatzgebiete, verlegt sich jetzt auch auf Möbelfabrikation und andere Holzbearbeitung, besonders Faßdauben, Fässer und Eisenbahnschwellen. Die zunehmende Veredelung des Rohmateriales macht das Holz von Magallanes auch transportfähiger auf weitere Entfernungen.

Nach dem Gutachten eines Ingenieurs, der mit der Grenzregulierungsarbeit beschäftigt war, sind zwischen der chilenisch-argentinischen Grenzlinie und der Küste Magallanes etwa 100.000 km^2 mit Wald bedeckt. Davon sei nach Lage und Qualität der Hölzer wenigstens der vierte Teil kommerziell ausbeutungsfähig. Die Hauptholzarten zwischen 41° und 48° s. Br. sind Coigue, Laurel, Manin, Cipres, Cedro, Luma und Radal. In Cochamó und Reloncavi findet sich auch viel Muermo, dessen Rinde für die Gerberei von Bedeutung ist, ferner Alerce. Bis zu dem Rio Aysen kommt der Avellano und Ciurelillo vor, welche Holzarten für Möbel brauchbar sind. Der Cedro findet sich reichlich am Rio Yelcho. Im Tale des Rio Pascua ist der Cipre sehr häufig und südlich vom 48° bis zur Magallanesstraße herrscht der Roble blanco vor. Was als Cipres von den Guaitecasinseln jetzt schon vielfach nach dem Norden kommt, soll meist Holz von Reloncavi und Yelcho sein. Das Holz wird von den Arbeitern bis zum Flusse getragen und dann bis zum Meere geflößt.

Außer dem festländischen Magallanes und Llanquihue, welche Länder noch ungeheuere Holzvorräte besitzen, kommen für Holzhandel und Holzindustrie auch die Inseln der Magallanesländer, insbesondere Chiloé, in Betracht. Chiloé hatte früher großen Holzhandel, der aber jetzt ganz darniederliegt; aber es gibt immer noch viele Holzsorten, besonders Roble, Laurel und Cipré, ferner Manihue, Avellano, Ciurelillo, Muermo, Luma, Canelo und Coigue. In Panela und Carileufu gibt es auch noch viele Zedern und Cipré, auch auf den Guaitecasinseln. Das Holz von Chiloé ist auf dem pacifischen Markte durch das von Oregon, Valdivia und der Frontera verdrängt worden, hauptsächlich weil es nicht trocken genug geliefert wird. Das Holz muß im Winter gehauen und im Sommer exportiert werden, was aber nicht geschieht. Die Hölzer von Oregon, Kalifornien und Kolumbien, welche jetzt den Markt des pacifischen Amerikas beherrschen, liegen nach dem Schneiden auch noch längere Zeit im fließenden Wasser, was ihnen zuträglich ist. An sich soll das Laurelholz bei richtiger Behandlung ebenso gut sein wie Pino Americano. Mißlich ist auch die teuere und seltene Frachtgelegenheit für Chiloé. Ein Brett Laurel von Maschinensägen kostet an Bord in Ancud 16 Cents und die Fracht von Ancud bis Valparaiso weitere 16 Cents. Alerceholz gibt es wenig mehr auf Chiloé, dagegen noch viel an den Abhängen der Cordillere auf dem Festlande, wo riesige, oft 1000jährige Alercebäume zu finden sind. Das Alerceholz soll, wenn es länger geschnitten würde, mit dem

Digitized by Google

Pino colorado norteamericano sehr wohl konkurrenzfähig sein. In Quenchi auf Chiloé befinden sich zwei Holzexporthäuser. Die in Valparaiso ansässige Compania Esplotadora de Maderas hat Sägewerke in Quenchi, Queilen und in Calbuco (Llanquihue). Das Kapital der 1890 gegründeten Gesellschaft beträgt 400.000 Pesos in 4000 Aktien. Die Dividende war 1901 8 Prozent und 1902 9 Prozent. Wie in Punta Arenas, so geht man jetzt auch auf Chiloé damit um, das Holz durch weitere Verarbeitung zu Eisenbahnschwellen u. s. w. exportfähiger zu machen.

Der auswärtige Handel des Magallanes-Territoriums, der sich in Punta Arenas konzentriert, ist fortwährend im Steigen begriffen. Im Jahre 1878 bewertete sich die Einfuhr auf 86.200 Pesos, die Ausfuhr auf 47.290 Pesos, der Küstenhandel auf 22.050 Pesos. 1881 ist die Importziffer 95.980 Pesos, die Exportziffer 171.518 Pesos; 1894 betrug die Einfuhr 1,799.000 Pesos, die Ausfuhr 2,487.000 Pesos, der Gesamthandel also 4,286.000 Pesos.

Die Artikel der Einfuhr sind nach der Statistik von 1902: Öle, Branntwein (hauptsächlich England), Draht (England Deutschland und Belgien), Reis, gemahlener Zucker (Deutschland), Kaffee (Brasilien), Schuhwerk (England und Deutschland), Unterkleider (England und Deutschland), Steinkohlen (208.000 Pesos von England und Österreich), Zement (Deutschland und Belgien), Zwiebeln (Portugal und Uruguay), Bier (Deutschland und England), Tabakfabrikate (Kuba und Deutschland), Herde (Deutschland und Vereinigte Staaten), Glaswaren (Deutschland und Frankreich), Drogen (Frankreich und Deutschland), Zucker- und Teigwaren (England und Argentinien), Artikel für Reinigung der Schafe (England 138.000 $ und Vereinigte Staaten), Zündhölzer (Deutschland und Norwegen), Fruchtkonserven (England und Uruguay), Mehl (Argentinien 117.000 Pesos und Vereinigte Staaten), Eisenblech (England), Seife (Frankreich und Deutschland), Wolle (Argentinien 176.000 Pesos Durchfuhr), Milchkonserven (England, Schweiz und Deutschland), Liköre (Frankreich, Holland und Deutschland), Fichtenholz (Norwegen), Mais (Argentinien und Uruguay), Butter (Deutschland und England), Maschinen (England 61.000, Deutschland 5900 Pesos), präparierte Farbe (Deutschland 11.000 Pesos), Eisenpfähle für Drahtzäune (England 20.000 Pesos), Käse (Italien und Schweiz), Rum (Frankreich und Deutschland), Kleider (England und Deutschland), Tee (England), Kerzen (Holland, England und Belgien), Wein (Frankreich, Italien und Spanien), verschiedene Nahrungsmittel (Deutschland, England und Vereinigte Staaten).

Bei der Ausfuhr kommt in Betracht: Konserviertes Fleisch (England 71.000 Pesos), Schafwolle (England 221.000 Pesos), Rindsfelle (Frankreich 89.000 Pesos), Guanacofelle (Deutschland 1000 Pesos), Robbenfelle (England 90.000 Pesos), Fett (England 22.000 Pesos), Wolle, nationale (England 1,670.000 Pesos, Deutschland 243.000 Pesos), Wolle, nationalisierte — argentinische — (England 408.000 Pesos, Deutschland 79.000 Pesos), Gold in Pulver (England 149.000 Pesos, Deutschland 55.000 Pesos), Straußfedern (Frankreich und Vereinigte Staaten), Fabrikate aller Art, nationale (Argentinien 113.000 Pesos), nationalisierte (Argentinien 321.000 Pesos).

Der Küstenhandel (cabotaje) mit Chile erstreckt sich auf etwas Vieh, Schuhwerk, Gerste, Schaffelle, Mehl und insbesondere Fett 999.000 Pesos, Wein 218.000 Pesos, Straußfedern und Sohlleder; im ganzen beträgt der Küstenhandel 1,193.000 Pesos.

Die chilenische Handelsstatistik für 1903 ist noch nicht erschienen. Nach einer vorläufigen Mitteilung in der Presse stieg der Handel von Magallanes 1903 im ganzen auf 7,029.000 Pesos. In der Ausfuhr steht an erster Stelle die Wolle mit 2,518.000 Pesos, unter den Empfangsländern überhaupt England mit 2,800.000 Pesos. Im Jahre 1904 soll nach einer vorläufigen Mitteilung der Presse der Gesamthandel auf 12,501.000 Pesos gestiegen sein. Von der 4,033.000 Pesos betragenden Ausfuhr sollen 3,909.000 Pesos auf England kommen. Die Ausfuhr von Wolle stieg auf 3,248.000 Pesos. Der Gesamthandel hat sich also in den 10 Jahren von 1894 (4.286.000 Pesos) bis 1904 verdreifacht und wird sich voraussichtlich im nächsten Jahre mit mindestens 14,000.000 Pesos gegenüber dem Jahre 1903 mit 7,000.000 Pesos wieder verdoppelt haben, ein Beweis, daß der Markt der Megallanesländer alle Beachtung verdient.

Die Handelstätigkeit in Punta Arenas ist eine rege; es gibt dort nach dem letzten Memoria des Gobernadors 46 Importhäuser, 12 Versicherungsagenturen, 4 Maklergeschäfte, 6 Dampferagenturen und eine große Anzahl von Detailgeschäften.

An Bankinstituten kommen in Punta Arenas in Betracht: Eine Zweigniederlassung der »Banco Tarapacá y Londres« und die Banco di Punta Arenas«, welche durch Regierungsdekret vom 24. April 1900 autorisiert und von Geschäftsleuten in Punta Arenas selbst gegründet wurde. Die »Banco de Punta Arenas« hat ein Aktienkapital von 500.000 Pesos, von welchem zum Beginne des Jahres 1904 250.000 eingezahlt waren.

Die »Banco de Punta Arenas« hat folgende Korrespondenten:

In Chile: Banco Aleman Transatlantico,
» Buenos Aires: Banco Aleman Transatlantico,
» Rio Gallegos: Banco de la Nacion Arjentina,
» London: J. Henry Schroeder & Co.,
» Hamburg; Vorwerk Gebr. & Co.,
» Paris: H. de Bethmann & Co.,
» U. S. N.: W. R. Grace & Co.

Mit der Bank ist auch eine Sparkasse verbunden.

Bis jetzt ist Magallanes als chilenische Kolonie betrachtet worden, in welcher volle Zollfreiheit herrscht, und Punta Arenas ist Freihafen. Die zollfreie Grenze geht nach dem Zollgesetze vom 27. Dezember 1897 nur bis zur Grenze des Territoriums Magallanes, soll aber jetzt nach einem Gesetzentwurf vom 21. Oktober 1903 auch auf das südliche Llanquihue bis zum 42. Grad S. Br. ausgedehnt werden.

Während man auf der einen Seite die Zollfreiheit erweitern will, wird von anderer Seite die Aufhebung der Freihafeneigenschaft von Punta Arenas und die Einbeziehung des Territoriums von Magallanes in die chilenische Zollgrenze gefordert. Man will den Markt für Alkohol, Bier, Liköre und andere Getränke, Schuhwerk, Salz, Mehl, Zwiebeln, Teigwaren, Fruchtkonserven, Seife, Butter, Steinkohlen und Wein — Verbrauchsartikel, deren Konsum im ganzen auf 800.000 Pesos geschätzt wird — der chilenischen Landesproduktion erhalten.

Das Hauptverkehrsmittel der Magallanesländer ist naturgemäß die Seeschiffahrt. Zurzeit kommen aber, abgesehen von Küstenreisen kleiner Schiffe, nur zwei Häfen in dem ganzen großen Gebiet in Betracht, nämlich Punta Arenas und Ancud.

Die Seeschiffahrtsverkehrsmittel werden nun allgemein als ungenügend bezeichnet und die Verbesserung der Schiffahrtsverbindung von Magallanes mit den nördlichen chilenischen Häfen ist wohl zurzeit eine der meist erörterten verkehrspolitischen Fragen in Chile. Es wird auf die zunehmende Entfremdung der Magallanesländer von Staat, Gesellschaft und Volkswirtschaft Chiles hingewiesen, anderseits auf die immer enger sich gestaltenden Beziehungen der chilenischen Magallaneskolonie mit Argentinien. Die geringe Entwicklung des Küstenhandels von Punta Arenas, das völlige Übergewicht ausländischer Produkte dortselbst, der durchaus internationale Charakter der Stadt und der ganzen Kolonie, welchen man in Santiago mit dem Worte »estranjerismo« bezeichnet, wird auf den Mangel guter Schiffahrtsverbindung zwischen Punta Arenas und den nördlichen Häfen zurückgeführt. Durch den Dienst der argentinischen Schiffahrtslinie nach Gallegos und Punta Arenas werde immer mehr Buenos Aires die Hauptstadt des chilenischen Magallanes, während mit Santiago gar keine Beziehungen vorhanden seien. Durch die teuere Personenfracht werde auch die Zuwanderung chilenischer Arbeitskräfte nach Magallanes verhindert. Die zwischen Punta Arenas und Puerto Montt der Besiedlung übergebene Täler haben außer den kleinen Schiffen, die von Punta Arenas oder Puerto Montt dahinfahren, überhaupt keinen Verkehr. Die früher erwähnte Compania Aysen hat sich mit der Compania Sud-Americana de Vapores wegen eines Schiffes, das in Aysen Station macht, in Beziehung gesetzt.

Die Frachten der von Chile nach Europa fahrenden Dampfschiffahrtsgesellschaften werden für den Platz Punta Arenas als sehr hoch bezeichnet. Die Tone Ladung koste

Digitized by Google

in Punta Arenas 5 Pesetas für Ein- oder Ausschiffung, ebensoviel wie die Fracht für die Tonne Kohle von England nach Port Said. Die Tonne Eisen von Europa nach Punta Arenas koste £ 1.12.6 Fracht, während die Tonne Kohle von England nach Buenos Aires £ 0.8.6 koste; die Tonne Manufakturwaren von Valparaiso nach Punta Arenas koste etwa £ 1.0.0, während der Salpeter von Chile nach Europa zum Preise von £ 0.15.0 bis £ 0.17.0 gebracht wird. Die Pacific Steam Navigation Co. braucht sechs Tage für die Reise von Punta Arenas nach Valparaiso und fünf Tage für die Rückreise, die Kosmosdampfer gebrauchen neun bis zwölf Tage. Die Post braucht für die Reise von Punta Arenas nach Santiago und zurück über Valparaiso 23 Tage. Da eigentlich nur die englische Linie mit einem regelmäßigen 14tägigen Fahrplane für den Postverkehr in Betracht kommt, so beansprucht die Beantwortung einer Postsendung nach Valparaiso oder Buenos Aires drei Wochen. Daß die Dampferlinien für Punta Arenas höhere Frachten verlangen, ist zum Teil wohl zu begreifen; es fehlt an ausgiebiger Ladung, um das Anlaufen von Punta Arenas — oft auch bei gefährlichem Wetter — und den damit verbundenen Aufenthalt nutzbringend zu machen.

Die chilenische Regierung hat nun versucht, die Fahrt der nationalen Linie Compania Sud-Americana de Vapores nach Punta Arenas zu subventionieren. Es wurden drei Transportschiffe der Marine der Compania übergeben mit der Auflage, die Tonne für 10 Pesetas (Papier) zwischen Valparaiso und Punta Arenas zu befördern. Die Compania hat aber jetzt das Geschäft als zu wenig nutzbringend aufgegeben.

Zurzeit wird im Kongreß und im Schoße der Regierung die Gründung einer eigenen Gesellschaft oder die Subventionierung einer solcher durch die Regierung für den Küstenverkehr Chiles bis Punta Arenas viel erörtert. Es sollen 8000 £ Subvention jährlich auf zehn Jahre einer Compania genehmigt werden, welche den Verkehr zwischen Valparaiso und Punta Arenas bei einer Güterfracht von weniger als 10 Pesetas und bei einer billigen Personenfracht wenigstens für die Hinreise nach Punta Arenas aufrechterhalten soll. Die Schiffe sollen folgende Häfen anlaufen: Tomé, Talcahuano, Coronel, Lebu, Corral, Ancud, Puerto Montt, Queilén, Melinca und Punta Arenas. Von anderer Seite wird vorgeschlagen, nur eine Linie mit kleinen Schiffen zwischen Puerto Montt und Valdivia einerseits und Punta Arenas anderseits zu eröffnen. Einer Zeitungsmitteilung zufolge hat sich eine deutsche und eine italienische Gesellschaft bereits um die Konzession einer derartigen subventionierten Linie beworben.

Eine Schiffahrtslinie mit kleinen Dampfern — neuerdings wurden zwei Dampfer von 150 und 200 Registertonnen erworben — besteht zwischen den Häfen Punta Arenas und Gallegos, Santa Cruz und San Julian. Es fahren hier Schiffe der Firma Braun & Blanchard in Punta Arenas, welche für Postdienste von der chilenischen Regierung eine Subvention von 20.000 Pesetas jährlich empfängt.

Eine wichtige Frage für den Seeschiffahrtsverkehr von Punta Arenas ist schließlich der Bau von Landungsanlagen in Punta Arenas selbst. Für Leuchttürme ist schon vieles geschehen. Vorgeschlagen wird auch, einen Kanal von 18 Cuadras in nicht schwierigen Terrain in der Öffnung des Estero Ofpui zu bauen, welcher die Lagune San Rafael von dem Flusse San Tadeo trennt. Dadurch soll der schlechte Seeweg durch den Golf de Penas vermieden werden.

Für den Bau von Eisenbahnen gibt es eine Reihe von Projekten. Einige Linien werden wohl von den neu gegründeten Gesellschaften im patagonischen Magallanes sowohl wie in den Tälern des mittleren Magallanes und Llanquihues behufs Erschließung des Landgebiets gebaut werden. Bei anderen Linien müßte die Regierung größere Subventionen in Form von Landschenkungen erteilen. Von den Eisenbahnprojekten der ersteren Art ist besonders das einer Eisenbahn von Yates im Busen von Reloncav durch das Tal von Rio Puelo nach Argentinien zu erwähnen, wofür durch Dekret vom Juli 1904 an Jorje Heuisler die Konzession erteilt wurde. Die Bahn beginnt 35 Meilen südlich von Puerto Montt und wird am südlichen Ufer des Rio Puelo bis Colina Nueva auf argentinischem Gebiete geführt. Die argentinische Grenze wird geschnitten bei 42° 06′ 23″ 300 *m* über dem Meere, die Spurweite soll 0·75 *m* sein. Das Hinterland der Bahn geht nach Argentinien hinein.

Holzhandel und Viehzucht sollen die Bahn alimentieren. Die beiden Gesellschaften Compania Cochamó und Esplotadora de Llanquihue sind hauptsächlich an der Bahn interessiert. Die Kosten werden auf 20.000 Pesetas pro *km* und 1,800.000 Pesetas für die ganze chilenische Sektion, die Verzinsung auf 7 Prozent berechnet. Man erwartet viel Verkehr von Argentinien, weil jene Gebiete zur Zeit 40—50 Tage für Hin- und Rückreise zum Atlantischen Ozean brauchen.

Ein anderes Projekt geht dahin, Punta Arenas und Gallegos durch eine Eisenbahn zu verbinden. Man befürchtet aber, daß dann die Produkte, die zurzeit nach Punta Arenas und nach der Bai von Ultima Esperanza gebracht werden, künftig mehr nach Gallegos zum Export gelangen werden. Ein weiteres großes Projekt geht dahin, eine Verkehrslinie von Punta Arenas bis Puerto Montt in der Weise einzurichten, daß von Punta Arenas bis Seno Falcon auf 400 *km* eine Eisenbahn gebaut, von Seno Falcon bis Puerto Montt eine Dampfschifffahrtslinie auf 600 Meilen eingerichtet werde. In Puerto Montt soll die Eisenbahn nach Santiago anschließen, von welcher die noch fehlende Strecke Pitrufquen—Valdivia im Baue begriffen und die weiter noch fehlende Strecke Puerto Montt—Osorno zum Baue bestimmt ist. Durch diese Verkehrslinie würde natürlich das Magallanesgebiet in ganz anderer Weise als bisher mit Chile verbunden sein. Man würde 13 Stunden für die Eisenbahnfahrt Punta Arenas—Seno Falcon brauchen, 50 Stunden für die Dampfschiffahrt Seno Falcon—Puerto Montt und 18 Stunden für die Eisenbahnfahrt Puerto Montt—Santiago. Es wird vorgeschlagen, zur Unterstützung des Unternehmens einer Gesellschaft Land zu schenken, und zwar für jede 5 *km* Eisenbahn 6000 *ha*. Die Erhöhung des Wertes der übrigen von der Eisenbahn durchschnittenen Ländereien soll die Regierung für die Schenkung entschädigen.

Außer Eisenbahnen und Seeschiffahrt kommt auch Flußschiffahrt und Flößerei als Verkehrsmittel der Magallanesländer in Betracht. Die wichtigsten Flüsse der Magallanesländer sind nach Angaben des erwähnten Mitgliedes der Grenzregulierungskommission folgende:

El Puelo, welcher mehr als 150 *km* lang ist, wovon nur 8 bis 10 *km* von der Mündung bis Las Huelas für Boote und Dampfpinassen fahrbar sind. Der Fluß würde weiterhin für eine weitere Strecke von 15 *km* schiffbar werden, wenn die sich hier befindenden durch Felsblöcke gebildeten Stromschnellen von 5 *km* überwunden werden könnten.

Der Fluß Yelcho (Hauptfluß Futaleufu) ist von der Quelle 250 *km* lang und ist fahrbar für Boote und Dampfpinassen auf einer Strecke von 78 *km*.

Der Fluß Palena, dessen Länge 265 *km* beträgt, ist für Boote nur 37 *km* fahrbar.

Der Fluß Cisnes hat eine Gesamtlänge von 150 *km*, wovon nur eine kurze Strecke für Boote fahrbar ist.

Der Fluß Aysen hat eine Länge von 160 *km* und ist für Boote in einer Länge von 12 *km* fahrbar; doch kann man die Schiffbarkeit vermittels künstlicher Arbeiten und weniger Kosten erheblich verlängern.

Der Fluß Baker mit einer Länge von 140 *km* hat 70 *km* Schiffbarkeit für Boote und Dampfpinassen.

Der Fluß Pascua hat eine Gesamtlänge von 64 *km*, wovon 32 *km* für Boote schiffbar sind.

Auf alle Fälle werden die Flüsse für die Flößerei wichtig werden, wenn mit der Holzausbeutung der Magallanesländer ernstlich begonnen wird.

An größeren Wegen, welche Chile und Argentinien verbinden, kommen unter Berücksichtigung der durch

Digitized by Google

den chilenisch-argentinischen Grenzvertrag neu geschaffenenen Aufteilung folgende Straßen in Betracht:

Von der Straße Cochamó, deren Gesamtlänge 115 *km* beträgt, sind im Besitze der Republik Argentinien 49 *km* geblieben, und von der Straße bei del Yelcho, deren Länge 52 *km* ist, sind 9 *km* östlich von der Grenzlinie geblieben. Die Straßen Aysen und Backer sind gänzlich auf chilenischer Seite geblieben.

Die Post wird in den Magallanesländern besorgt durch die Pacific Steam Navigation Co., die Kosmoslinie, die Compañia Sud-Americana de Vapores, die Lamport & Holt- und Gulf Line. Ein regelmäßiger vierzehntägiger Postverkehr mit Europa wird nur durch die englische Pacific Steam Navigation Co. betrieben. In Punta Arenas hat die Post im Jahre 1901 168.950 Stück erledigt.

Der Telegraph verbindet Punta Arenas mit Buenos Aires, aber nicht mit dem nördlichen Chile. Die Endstation der chilenischen Telegraphenlinie ist zurzeit Quillon. Ein Telegramm von 20 Worten nach Santiago von Punta Arenas auf dem Umwege über Buenos Aires kostet Pesetas 14·62. Ein Telegramm von 29 Worten von Buenos Aires nach Punta Arenas Pesetas 1·46. Die Frage der Errichtung einer Telegraphenlinie von Punta Arenas nach Santiago ist zurzeit noch nicht geklärt. Es werden verschiedene Systeme vorgeschlagen, teilweise auch die Anwendung eines gemischten System, indem streckenweise unterseeisch, auf anderer Strecke unter der Erde und nur auf einzelnen Strecken in der Luft der Draht gelegt werden soll. Ob die Telegraphie ohne Draht zu deren Einführung in den Magallanesländern die chilenische Regierung soeben einen Vertrag mit der englischen Marconi-Gesellschaft abgeschlossen hat, einen Ersatz bietet für eine wirkliche Telegraphenlinie, muß noch dahingestellt bleiben.

Die Magallanes Telefon Co. in Punta Arenas hat nach dem letzten Jahresberichte des Gobernadors für 1064 *km* Linien und Bureaus in Punta Arenas, Otway, Punta Delgada, Cabo Negro und Porvenir. Auch mit Gallegos auf 125 *km* ist Punta Arenas telephonisch verbunden.

Auch Chiloé hat zurzeit kein anderes Verkehrsmittel als die Seeschiffahrt und diese nur für Ancud, welches die Dampfer anlaufen. Ein Schiffahrtsunternehmen von kleinen Schiffen von 200 Reg.-Tons und 40 Personen Ladefähigkeit für den Verkehr auf dem Rio Maullin und zwischen diesem und Ancud wird zurzeit von der Regierung ins Leben gerufen. Eine Eisenbahn von Ancud nach Castro ist schon lange geplant und vorbereitet. Es besteht auch das Vorhaben, die Häfen von Chiloé in gleicher Weise wie Punta Arenas als Freihäfen zu erklären, wenigstens hat sich eine Kommission des Kongresses bereits dafür ausgesprochen.

MISZELLEN.

Obstzucht in Britisch-Südafrika. Über die Rentabilität der Obstzucht in Südafrika äußerte sich ein Mitglied des im November 1904 in East London abgehaltenen kapländischen Obstzüchterkongresses, wie der Dezemberbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, daß eine Tonne Obst in Südafrika einen durchschnittlichen Gewinn von 36 £ = 864 K ergebe, während Obstzüchter in England sich mit einem Gewinn von 8 £ pro *t* begnügen müssen. Trotzdem versichern die kapländischen Farmer, daß sie nicht auf ihre Kosten kommen und verlangen die Erhöhung des Zolles auf importiertes Obst, welches in der Regel zu einer Zeit in Südafrika eintrifft, wo das südafrikanische Produkt fehlt. Zwecks Förderung und Verallgemeinerung der künstlichen Obsttrocknung wollen einige hervorragende Obstzüchter der Kapkolonie eine Gesellschaft unter den Obstfarmern und Händlern gründen. Die Gesellschaft soll die Emission von 800 Shares (Aktien) zu je 5 £ beabsichtigen. Ohne den Unternehmungsgeist des einzelnen zu behindern, will die Gesellschaft durch Beistellung von Apparaten etc. den Farmern an die Hand gehen und denselben namentlich durch Sortierung, Verpackung und Verkauf der fertigen Ware die Arbeit erleichtern.

Wirtschaftliche Lage in der Oranje River-Kolonie zu Ende 1904. Die wirtschaftliche Lage in der Oranje River-Kolonie war, nach einem vom 13. April l. J. datierten Bericht des k. und k. Konsulates in Johannesburg, im Jahre 1904 eine viel günstigere als in den benachbarten Kolonien und scheint die in Südafrika vor 1—2 Jahren eingetretene Depression sich in der genannten Kolonie erst gegen Ende 1904 fühlbar gemacht zu haben. Allem Anscheine nach dürfte die bisher stetig wachsende Einfuhr zu Ende des dritten Quartales 1904 ihren Höhepunkt erreicht haben, da seit diesem Zeitpunkte ein Rückgang zu verzeichnen ist, welcher auch im laufenden Jahre fortdauern dürfte. Die Einfuhr im Jahre 1904 beziffert sich auf 3,793.641 £ gegenüber 3,149 490 £ des Vorjahres. Die wichtigsten Artikel und deren Einfuhrwerte sind im Jahre 1904 in Pfund Sterling wie folgt:

Ale und Bier per mare (im Jahre 1903: 18.927) 13.346, Ale und Bier, südafrikanisches Prohukt (14.863) 12.256, Glasperlen (1049) 910, Bett- und Reisedecken aus Wolle (112.361) 58.566, Sprengstoffe (14.784) 6880, Stiefel und Schuhe (140.230) 102 439, Butter und Margarine (21.030) 22.228, Kerzen (5325) 6684, Wagen und Gefährte (30.672) 38.441, Zement (6849) 12.543, Käse (7867) 12.100, konservierte Milch (26.552) 27.821, Getreide (231.082) 156.005, Mehl und Kleie (27.513) 32.064, Baumwollwaren (150.673) 107.409, Steingut- und Töpferwaren (21.102) 16 679, Futter (Heu und Spreu) (24.883) 29.687, Möbel etc. (101.152) 98.650, Schnitt- und Modewaren (400.094) 317.803, Eisenwaren (167.856) 170.471, Hüte und Kappen (17.188) 14.899, Wellblech und Corrugated Iron (50.673) 50.039, landwirtschaftliche Maschinen und Geräte (257.000) 988.244, Fleisch (gefroren) (—) 82.541, Toilettewaren (4022) 3936, Spezerei- und Ölwaren (39.078) 45.358, Spirituosen per mare (40.367) 41.155, Spirituosen aus der Kapkolonie (14.037) 17.708, Zucker (13.334) 41.600, Papier und Schreibmaterial (30.892) 31.183, Wollwaren (50.483) 22.525, Wein per mare (8289) 9150, Wein aus der Kapkolonie (1986) 3654, Holz, bearbeitet und unbearbeitet (133.958) 113.576.

Was die Ausfuhr anbelangt, so ist deren Wert von 776.995 £ in 1903 auf 1,752.864 £ pro 1904 gestiegen, sie hat sich hiemit mehr als verdoppelt. Es sind exportiert worden (in Pfund Sterling):

Diamanten (im Jahre 1903: 425.130) 906.945, Wolle (134.236) 286.879, Mohair (24.531) 46.011, Häute (13.915) 27.536, Felle (1323) 3808, Mais (2828) 74.771.

Trotz der großen Dürre, welche das gänzliche Entfallen der Weizenernte und die teilweise mißglückte Maisernte zur Folge hatte, war das Jahresergebnis ein nicht allzu unbefriedigendes. Wie aus den Statistiken ersichtlich, stieg die Einfuhr sowohl von Landes- als auch von Viehprodukten. Der Viehstand hat durch die Einführung von Tieren ziemlich stark zugenommen, ohne dabei durch die im Transvaal und Rhodesia aufgetretenen Viehseuchen, deren Fernhalten bis jetzt möglich war, gelitten zu haben.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens sind im Jahre 1904 weitere Fortschritte gemacht und dadurch mehrere bisher an Mangel an Kommunikationsmitteln leidende Gegenden in die Lage versetzt worden, ihre Produkte auf den Markt bringen zu können. Die bedeutendsten der neu eröffneten Eisenbahnlinien sind die folgenden: Bloemfontein—Modderpoort, Springfontein—Jagersfontein und die Harrismith—Bethlehem-Linie. Die Strecke Wolvehoeu—Parijs ist im Bau begriffen und die Konstruktion der Linien Bethlehem—Kroonstad und Modderpoort—Bethlehem dürfte auch in nicht langer Zeit in Angriff genommen werden. Auch der Bau einer Linie von Bloemfontein bis Kimberley ist in Anregung gebracht und der Vorschlag der Regierung unterbreitet worden.

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Juli 1905. Nr. 7.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Die Äthiopisch-abessinische Eisenbahn. — Die chinesische Baumwollindustrie. — Baumwollkultur im Transvaal. — Miszellen: Spaniens Kabelverbindungen mit Marokko. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Algier. — Kommerzielle Verhältnisse in Südrußland. — Die südafrikanischen Eisenbahnen im Jahre 1904. — Britisch-französische Konkurrenz im südwestlichen China. — Die Eisenbahn Hongkong—Canton. — Chinesische Bahnbauten. — Mehlfabrikation in China. — Die Einwanderung in Australien. — Eisenbahnbauten auf den Philippinen. — Literatur.

DIE ÄTHIOPISCH-ABESSINISCHE EISENBAHN.

Durch die Entsendung von Missionen an den Kaiser Menelik haben in jüngster Zeit auch Deutschland und Österreich ihr Interesse an Abessinien zu erkennen gegeben. Daß es sich für diese beiden Mächte, zumal für Österreich, nicht um die Anregung oder Austragung politischer Fragen in dem ostafrikanischen Reiche handelt, ist bekannt genug, um eine Mißdeutung ihrer freundschaftlichen Annäherung an Abessinien von vorneherein auszuschließen. Doch auch die Deutung der Missionen als handelspolitischer Vorstöße bedarf einer einschränkenden Erklärung. Haben diese Mächte auch vor allem als letztes Ziel eine gedeihliche Entwicklung ihres Handels in Abessinien im Auge, so haben sie vorläufig darauf Bedacht zu nehmen, daß ihnen die Wege zu diesem Ziel nicht von anderer Seite verschlossen werden. Der Bestand Abessiniens ist keineswegs so gefestigt, daß damit weit über die Gegenwart hinaus gerechnet werden kann. Umwälzungen, wie sie nun schon den allergrößten Teil des politischen Bildes von Afrika verändert haben, sind auch in Abessinien nicht ausgeschlossen, und mit dieser Erwägung zu rechnen liegt um so näher, als hier auch noch wohlbegründete Bedenken über die Lösung der dynastischen Frage nach dem Tode des Negus in Betracht kommen. Als der frühere Negus, Johannes II., im Jahre 1889 starb, stieß die Nachfolgerschaft Meneliks von Schoa auf dem Throne des äthiopischen Reiches auf keine bemerkenswerten Schwierigkeiten, denn Menelik galt schon zu Lebzeiten des Kaisers Johannes in den Augen des Volkes und der Mächtigen von Abessynien als Anwärter auf den Thron und wurde auch von Johannes als Kronerbe betrachtet. Heute liegen die Verhältnisse für den Fall des Ablebens des Negus nicht so klar, als daß nicht recht ernste innere Verwicklungen zu besorgen wären. Kaiser Menelik hinterläßt keinen legitimen Thronerben, denn seine Kinder starben alle eines frühen und, wie behauptet wird, nicht natürlichen Todes, da sie von verwandten und nichtverwandten Thronprätendenten angeblich aus dem Wege geräumt wurden. Es ist also zu erwarten, daß nach dem Tode Meneliks ein Wettstreit der Verwandten des Negus und der Gouverneure in Abessinien um den Thron entsteht, und daß dieser Streit auch ernstliche Dimensionen annimmt. Bei einem Zerfalle des abessinischen Reiches, der durchaus nicht im Bereiche der Unwahrscheinlichkeit liegt, müßten sich also die fremden Mächte, insoferne sie auf Handelsbeziehungen mit Abessinien Wert legen, die dazu notwendigen Stellungen schon gesichert haben, wenn sie im Wettbewerb nicht zu kurz kommen oder durch das politische Übergewicht einer der konkurrierenden Mächte vom abessinischen Markte ganz ausgeschlossen sein wollen. Wäre Kaiser Menelik nicht ein so kluger und vorsichtiger Mann, so hätte es sein können, daß jenes Übergewicht schon zu seinen Lebzeiten einer der Mächte zufiel, denen es in Abessinien nicht allein um wirtschaftliche Vorteile, sondern auch, und dies selbstverständlich hauptsächlich, um territorialen Besitz zu tun ist. Es bedarf keiner Begründung, daß diese Mächte Frankreich und England sind, deren Territorien an abessinisches Gebiet grenzen. Mit der französischen Somaliküste sind die Franzosen, mit dem britischen Sudan, Uganda, Britisch-Ostafrika und Britisch-Somaliland sind die Engländer Abessiniens Nachbarn. Frankreich mag oder mochte für seine politischen Bestrebungen in Abessinien ins Feld führen, daß es in der Küstenstadt Dschibuti, von der Straßen nach Schoa und Harar führen, den Schlüssel besitze, der Abessinien den kürzesten und schon vorgezeichneten Weg zum Meere erschließe, und England kann oder könnte darauf hinweisen, daß Abessinien wie ein Keil in die britischen Besitzungen in Nordwestafrika eingeschoben sei, der der Herrschaft Großbritanniens in fremdem Besitze sehr gefährlich werden könne oder den man mit dem Aufwand enormer Kosten für militärische Zwecke im britischen Nachbargebiete unschädlich machen müsse. Jedenfalls ließen es die Interessen der beiden Kolonialmächte angezeigt erscheinen, sich beizeiten in und auf Abessinien einen Einfluß zu sichern, und Frankreich machte zuerst den Versuch hiezu, indem es den Bau der äthiopisch-abessinischen Eisenbahn begann und diesem Unternehmen rein französischen Charakter zu geben trachtete.

Die Geschichte des Baues der abessinischen Eisenbahn darf ein Stück der Geschichte Abessiniens genannt werden, denn es spiegeln sich in ihr getreulich die Phasen der inneren und äußeren Politik Abessiniens in den letztvergangenen zehn Jahren ab. Es war im Jahre 1894, als Kaiser Menelik den Ingenieuren Ilg und Chefneux die Konzession zum Baue einer Eisenbahn erteilte, die von Dschibuti, im Golf von Aden, ausgehen, Abessinien mit Berührung von dessen Hauptstadt Addis Abeba durchqueren und bis an die Reichsgrenze gegen den Weißen Nil zu reichen sollte; der Bau sollte in drei Teilstrecken ausgeführt werden, und zwar von Dschibuti bis Harar, von hier bis Addis Abeba und von der Hauptstadt bis an die Grenze. Kaiser Menelik erteilte die Konzession jedoch mit dem Vorbehalte, daß der Bau der einzelnen Strecken nur unter gewissen Bedingungen und mit seiner besonderen Genehmigung begonnen und ausgeführt werden dürfe; auch bestimmte er, daß die drei Teilstrecken, von denen die erste durch das französische Somaliküstenland geht, zusammen ein Monopol bilden sollen, wodurch der Bau einer anderen Eisenbahnlinie vom Roten Meere oder vom Indischen Ozean durch Abessinien nach dessen westlicher Grenze ausgeschlossen werde. Auf Grund dieser Abmachungen und Bestimmungen bildete sich im Jahre 1896 in Paris die »Kaiserliche Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen«, der der Negus nach dem Abschluß einer

Digitized by Google

franko-abessinischen Handelskonvention zu Harar (am 27. Jänner 1897) unter bestimmten Bedingungen gestattete, den Bau der ersten 310 *km* langen Teilstrecke in Angriff zu nehmen, wobei er der Gesellschaft das Recht einräumte, von allen zur Beförderung gelangten Waren bis zu einer bestimmten Höhe der Bruttoeinnahmen einen Wertzoll von 10 Prozent einzuheben. Zu Ende des Jahres 1901 war der Bahnbau über französisches und abessinisches Gebiet 200 *km* weit fortgeschritten, geriet nun aber, da es der französischen Gesellschaft am notwendigen Kapital fehlte, beinahe ins Stocken und die französischen Unternehmer mußten sich, wenn sie das letzte Drittel der 310 *km* langen ersten Teilstrecke vollenden wollten, um fremde Unterstützung umsehen.

Mit der finanziellen Verlegenheit der »Kaiserlichen Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen« beginnt nun ein neuer Abschnitt nicht nur in der Geschichte des abessinischen Eisenbahnbaues, sondern auch in der Geschichte der politischen Beziehungen Abessiniens zu Frankreich und England. Die französischen Unternehmer wandten sich, da sie in Frankreich keine finanzielle Unterstützung fanden, nach London und dort bildete sich der »International Ethiopian Railway Trust«, um das französische Unternehmen finanziell zu stützen. Ob der Trust den Franzosen seine Hilfe in der Absicht lieh, später zu geeigneter Zeit das ganze Unternehmen an sich zu ziehen oder nicht, läßt sich selbstverständlich nicht behaupten, ist aber zu vermuten. Jedenfalls aber wurde dies von der französischen Regierung befürchtet und sie beeilte sich, damit die Hilfe englischer Kapitalisten abgelehnt werden könne, der Gesellschaft selbst aus Staatsmitteln beizuspringen. Nachdem sie die Zustimmung des Parlamentes eingeholt hatte, traf sie mit den französischen Unternehmern das Übereinkommen, daß ihnen das französische Somalikütenprotektorat fünfzig Jahre lang jährlich eine halbe Million Franken zum Bahnbau beisteuern sollte, wogegen sich die französische Regierung gewisse Rechte und Vorteile ausbedang; es wurde vereinbart, daß die französische Regierung die Oberaufsicht über die Bahn haben und daß diese nach Ablauf einer bestimmten Reihe von Jahren in ihrer Gänze, nämlich sowohl mit der Strecke auf französischem als auch mit der auf abessinischem Gebiet, an das französische Somalikütenprotektorat fallen sollte.

Die französische Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen, die mit der ihr vom Somalikösten-Protektorate zugestandenen Unterstützung von einer halben Million Franken für das Jahr unmöglich ihr Auskommen finden konnte, trat ihre Ansprüche auf diesen Jahresbeitrag um 11·3 Millionen Franken an mehrere Gesellschaften ab; den größten Teil dieser Summe verwendete sie zur Deckung der Zinsen ihrer Obligationen, und mit dem Rest von 3 Millionen Franken kaufte sie die vom »International Ethiopian Railway Trust« erworbenen Anteilscheine zurück. Doch die französische Gesellschaft befand sich bald wieder in Geldverlegenheit und war genötigt, 20.000 ihrer Anteilscheine abzugeben, die der englische Trust um zehn Millionen erwarb. Mit der Anteilnahme der französischen Regierung an dem Bahnunternehmen und mit der finanziellen Verbindung des englischen Trusts mit der französischen Gesellschaft war das Schicksal der äthiopisch-abessinischen Eisenbahn besiegelt. Kaiser Menelik war mit der veränderten Sachlage höchst unzufrieden, denn die Bedingungen, unter denen die französische Regierung mit der Bahngesellschaft sich zu deren finanzieller Unterstützung abgefunden hatte, ließen nun das vordem rein private Unternehmen als ein französisches Staatsunternehmen erscheinen; der Negus war durchaus nicht damit einverstanden, daß durch sein Reich eine Bahn geführt werde, die unter der Oberaufsicht und unter dem Einfluß eines fremden Staates stehe, und da er sich durch den Umstand, daß die Bahn in das Herz des Reiches, nach der Hauptstadt Addis Abeba führen sollte, in seiner Unabhängigkeit bedroht fühlte, weigerte er sich, der französischen Eisenbahngesellschaft seine Zustimmung zur Änderung der Konzession zu erteilen. Der Gesellschaft wurde also bedeutet, daß sie auf abessinischem Gebiete keine Bahn bauen dürfe, wenn sie dazu der finanziellen Hilfe des französischen Staates bedürfe und für diese Unterstützung der französischen Regierung die Leitung und Beaufsichtigung der Bahn übertrage. In der Versammlung der fremden Diplomaten, die am 11. April d. J. unter dem Vorsitze Meneliks stattfand, erklärte der Kaiser: »Ich bin gezwungen, meinem Bedauern darüber Ausdruck zu geben, daß ich mich seit drei Jahren noch in derselben Lage befinde, nämlich einem Vertrage gegenüber, den die Gesellschaft, ohne dazu ermächtigt worden zu sein, im Jahre 1902 mit der französischen Regierung abgeschlossen hat und durch den meiner Souveränität Eintrag geschehen ist. Ich habe den Unterhalt der Eisenbahn immer als ein kaufmännisches Unternehmen betrachtet. Ich habe nicht zulassen können, daß diese Bahn eine politische Unternehmung und ein politisches Werkzeug in den Händen von Fremden werde.« Mit Entschiedenheit wies der Negus auch das Ansuchen der französischen Regierung um Anerkennung der ihr von der Eisenbahngesellschaft zugestandenen Befugnisse und Rechte zurück und machte auch den Wert der schon fertigen Strecke dadurch illusorisch, daß er der Gesellschaft verbot, auf abessinischem Gebiet weiterhin irgendwelche neue Bauten aufzuführen und vom Werte der beförderten Waren einen Zoll von zehn Prozent einzuheben.

Die Eisenbahngesellschaft hatte sich nun eine recht prekäre Lage geschaffen. Der englische Trust hatte mit der Übernahme von Anteilscheinen im Nominalwerte von 10 Millionen Franken auch gleich den Plan gefaßt, die französisch-abessinische Eisenbahnlinie durch den Bau einer Anschlußlinie von Britisch-Somaliland aus zum Vorteile englischer Interessen zu komplettieren, und es sollte in Verfolgung dieses Planes eine Eisenbahnlinie gebaut werden, die von einer der beiden Küstenstädte im Golf von Aden, von Zeila oder von Berbera aus, nach der abessinischen Grenze und von da nach Addis Abeba führte. Kaiser Menelik zeigte sich diesem Plane auch gewogen, doch ist kaum daran zu zweifeln, daß es ihm damit nicht sehr ernst war, sondern daß er die Engländer mit ebenso mißtrauischen Blicken betrachtete wie die Franzosen, und daß er diesen mit der scheinbaren Begünstigung der Engländer nur beweisen wollte, daß ihr Bestreben, in Abessinien eine bevorzugte Ausnahmsstellung einzunehmen und Monopole zu gewinnen, vergeblich sei. Die Entente cordiale zwischen Frankreich und England setzte den Negus über die Verlegenheit hinaus, nach Gründen zu suchen, um auch den Engländern seine Zustimmung zum Bau einer Bahn durch Abessinien und nach Addis Abeba zu verweigern. Trotz der freundschaftlichen Verständigung der beiden Mächte mit einander hat aber England den Plan, mit Frankreich in Abessinien zu konkurrieren, nicht aufgegeben. Die Besorgnis, daß Abessinien, dieser Keil inmitten von vier britischen Gebieten, unter französische Herrschaft kommen oder französisches Schutzgebiet werden könnte, diese Besorgnis läßt es den Engländern empfehlenswert erscheinen, alles aufzubieten, um den Bau einer abessinischen Bahn zu verhindern, die unter französischer Herrschaft stünde, gleichviel, ob diese Bahn mit einer durch Abessinien führenden englischen Linie verbunden wäre oder nicht. Dem Negus ist diese Anschauung selbstverständlich sehr willkommen, da sie eine moralische Stütze seiner Abneigung ist, in die französische Forderung einzugehen und den englischen Plänen in bezug auf die Anlage einer englisch-abessinischen Eisenbahnlinie durch praktische Zugeständnisse entgegenzukommen.

Zur besonderen Genugtuung des Negus hat mit England auch Italien Einspruch gegen die französischen Forderungen erhoben, denn nun kann Kaiser Menelik

Digitized by Google

darauf hinweisen, daß nur der Wunsch, gegen alle fremden Mächte gleich billig zu sein und keine vor der anderen zu bevorzugen, ihm verbiete, den Franzosen Vorzugsrechte einzuräumen. Gewiß kann es dem Negus nur recht sein, daß nun mit Italien und England auch Frankreich betont, daß es in Abessinien nur kommerzielle Interessen verfolgt, und daß die Franzosen den Eisenbahnbau nur als kommerzielles Unternehmen erklären. Wenn dies richtig und jenes aufrichtig gemeint ist, dann stünde ja der Ausführung des schon öfters gemachten Vorschlages Großbritanniens und Italiens, die Eisenbahn auf abessinischem Gebiete unter internationaler Kontrolle zu bauen und zu einem internationalen Unternehmen zu gestalten, nichts entgegen. Ein freies Abessinien, das alle Nationen auf der Grundlage gleicher Rechte aufnimmt und allen Fremden dabei die Verpflichtung auferlegt, seine Freiheit zu respektieren, sollte ja den Nationen, die in Abessinien tatsächlich nur Handelsinteressen verfolgen und nichts als die »offene Türe« wünschen, ebenso angelegen sein, wie dem Negus selbst. Die abessinische Eisenbahn als internationales Unternehmen ist so gedacht, daß sie unter der Aufsicht und Verwaltung eines internationalen Rates, dem französische, britische und italienische Mitglieder anzugehören hätten, derart anzulegen wäre, daß sie Abessinien von Osten nach Westen durchzöge und der Ausgangspunkt Dschibuti sowie der am Nil zu erreichende Punkt Freihäfen würden; da nun aber Dschibuti zur französischen Machtsphäre gehört und sich unter der strategischen Macht Frankreichs befindet, so daß es von diesem nach Belieben militärisch verwendet werden könnte, so würde auch Großbritannien freien und unmittelbaren Zugang zur abessinischen Eisenbahn durch deren Verbindung mittels einer Zweiglinie zu einem Hafen in Britisch-Somaliland beanspruchen. Dasselbe könnte freilich auch von Italien mit Berufung auf seinen Besitz in Nordostafrika verlangt werden, und dann wäre nicht gut zu verstehen, wie denn Deutschland, das ja in jüngster Zeit mit Abessinien einen Handelsvertrag abgeschlossen hat, und anderen Mächten, die mit Abessinien in Handelsbeziehungen treten wollen, aber keinen daran angrenzenden Besitz haben, der unbehinderte Zugang zu Abessinien gesichert werden sollte.

Diese heikle Frage findet nicht ihre Lösung, aber wird umgangen durch einen Vertrag, den Frankreich zur Wahrung seiner Interessen in Abessinien mit Italien und England abzuschließen im Begriffe ist. Durch diesen Vertrag soll vor allem die Integrität des abessinischen Reiches gewährleistet und sodann ein Übereinkommen getroffen werden, wonach verhindert werden soll, daß eine der in Abessinien handelspolitisch interessierten Mächte sich dort Vorzugsrechte und Monopole erwerbe, durch die die Interessen der anderen Mächte beeinträchtigt werden könnten. Damit stehen auch England und Italien von der Forderung ab, daß die der französischen Eisenbahngesellschaft konzessionierte Linie Dschibuti—Addis Abeba unter internationale Kontrolle gestellt werde, und geben zu, daß diese Eisenbahnlinie von Franzosen gebaut werden und im Betriebe von Franzosen bleiben solle. Wie verlautet, soll Kaiser Menelik, der die den Franzosen gewährte Konzession schon zurückgezogen hatte, nun wieder das Vorwalten das französischen Einflusses auf dieser Bahnverbindung zugestanden haben. Wie es mit der Verwertung dieses Zugeständnisses angesichts der finanziellen Schwierigkeiten steht, die die französische Gesellschaft zu überwinden hat, ist freilich wieder eine andere recht bedenkliche Frage. Das Passivum der Gesellschaft beträgt heute nicht weniger als fünfzig Millionen in Schuldverschreibungen. Die Einnahmen, die im Jahre 1903 1·2 Millionen Franken betrugen, sind so lange nicht steigerungsfähig, als die Bahn nicht bis Addis Abeba ausgebaut ist; die Strecke von dem Punkte an, wo der Bau ins Stocken geraten ist, bis Addis Abeba ist 460 *km*, also mehr als doppelt so lang, wie die ausgebaute Strecke, und der Kostenaufwand für den Ausbau wird auf mindestens 35 Millionen veranschlagt Die Höhe dieser Summe mag vielleicht einiges dazu beigetragen haben, die Bedenken des Negus vorläufig zum Schweigen zu bringen.

Der Wert und die Bedeutung einer Eisenbahn, die Abessinien einerseits mit dem Meere und anderseits mit dem afrikanischen Binnenlande verbindet, liegen nicht in der Gegenwart, sondern in der Zukunft. Dies gilt sowohl in politischer wie auch in volkswirtschaftlicher Hinsicht und hängt in jeder der beiden Beziehungen auch enge mit der Entwicklung und dem Ausbau des innerafrikanischen Eisenbahnnetzes zusammen. Der wirtschaftliche Aufschwung Abessiniens wird und kann erst dann zur vollen Höhe gelangen, wenn die abessinische Eisenbahn keine Lokalbahn mehr sein wird, die an oder unweit der Landesgrenze ihr Ende findet, sondern, wenn sie Anschluß an andere innerafrikanische Linien haben wird. In der Gegenwart stehen die wirtschaftlichen Verhältnisse Abessiniens auf einer ziemlich niederen Stufe, was ja bei der Abgeschlossenheit des Landes nicht zu verwundern ist. Die geographische Lage des abessinischen Hochplateaus zusammen mit der mißtrauischen Abschließungspolitik des Negus haben es bisher verhindert, daß dank fremder Unterstützung wirtschaftliche Unternehmungen in Abessinien hätten blühen und ein entsprechender Handelsverkehr sich hätte entwickeln können. Im Vergleiche zur Größe des Landes ist der Geschäftsverkehr ziemlich unbedeutend, wozu aber allerdings mit erklärender Einschränkung zu bemerken ist, daß der Größe des Landes die Einwohnerzahl nicht angemessen ist, da im Durchschnitte nur acht Einwohner auf einen Quadratkilometer kommen.

Ob sich der Boden und das Volk Abessiniens zur Sässigkeit und Verdichtung der Einwohnerschaft eignen, wird die Zukunft lehren. Kulturen, welche Sässigkeit bedingen, sind zu dieser Zeit in Abessinien nur in geringem Ausmaße zu finden. Zum Ackerbau scheint das abessinische Volk wenig Neigung zu haben oder es wurde dieser Neigung durch den Hinweis auf die Rentabilität der Bodenkultur noch nicht der unbedingt notwendige Ansporn gegeben. Nur ein geringer Teil des Bodens ist dem Feldbau dienstbar gemacht, und wo dieser betrieben wird, da geschieht es in einem für die weitere Verwertung der Produkte durch den Handel unzulänglichen Maße. Hopfen und Tabak, Weizen und Gerste sowie Dhura (Hirse) werden wohl gebaut, doch liefert deren Kultur einen viel zu geringen Ertrag, als daß für den Export noch genügend übrig bliebe; Wein und Dattelpalmen, Zuckerrohr und Baumwolle gedeihen allenthalben im Lande, aber für deren Kultur geschieht überhaupt so viel wie nichts. Hauptausfuhrartikel sind gegenwärtig nur Kaffee, Gummi und Wachs. Bedeutend ist auch der Export in Häuten und Fellen, denn stärker als die Bodenkultur wird in Abessinien die Viehzucht betrieben und der Reichtum der Bewohner besteht beinahe einzig in großen Herden von Rindvieh, Schafen und Ziegen. Weitere Ausfuhrartikel stellen auch Elfenbein und Gold dar; Gold wird in den Wallega- und Beni Schangulbezirken, Elfenbein hauptsächlich in den Wallega- und Galladistrikten gewonnen und exportiert. In manchen Distrikten gibt es auch Goldwäschereien. Das Gold wird nach Indien, das Elfenbein wird nach Indien, Ägypten und Europa ausgeführt. Sehr reich ist Abessinien an Eisen, doch findet dieses nur im Lande Verwendung, wo es zu Messern, Beilen und Speeren verarbeitet wird. Welche primitiven wirtschaftspolitischen Zustände in Abessinien herrschen, davon legt der Umstand Zeugnis ab, daß der Kaiser selbst über Ausfuhr und Handel wacht und seinen Tribut von den Handeltreibenden direkt empfängt. Gewiß ist, daß bei rationellem Betriebe die Ergiebigkeit des Bodens, sowohl was den Ackerbau als auch was den Bergbau betrifft, bedeutend gesteigert werden könnte. Freilich, so lange als das

Digitized by Google

Volk nicht durch das billige und rasche Verkehrsmittel einer Eisenbahn in die Lage versetzt ist, seine Produkte mit erheblichem Gewinn an den Mann zu bringen, so lange ist auch keine Besserung der im Lande herrschenden Zustände und Gewohnheiten zu erwarten. Dagegen darf aber mit Sicherheit angenommen werden, daß der Betrieb einer von den Handelszentren nicht zu weit entfernten oder sie berührenden Eisenbahn in Abessinien die Sachlage bald ändern, daß er im Volke eine Schaffensfreude und Handelslust erwecken würde, die ebenso dem Lande selbst wie den Fremden von großem Nutze wäre.

Mit der Hebung des Exports ginge die des Imports selbstverständlich Hand in Hand. Gegenwärtig besorgen den Import nach Abessinien hauptsächlich Amerika, England und Frankreich, und liefern die beiden ersten vornehmlich Baumwollstoffe, während Frankreich Spiegel und Messerschmiedwaren importiert. Auch italienische und schwedische Zündhölzer finden in Abessinien guten Absatz. Der Import findet teils durch das französische, teils durch das britische Somaliküstenland statt, und da der Handel mit Addis Abeba durch das Gebiet von Harar geht, so ist es begreiflich, daß man englischerseits daran denkt, Berbera in Britisch-Somaliland zum Ausgangspunkte einer Bahnverbindung mit der Hauptstadt Abessiniens zu machen. Daß sich aber England in Zukunft auch nicht mit einem solchen Bahnstrunk begnügen würde, ist in Hinsicht auf die projektierte Kap—Kairobahn vorauszusehen. Wie immer die Trasse dieser Bahn laufen wird, wird man englischerseits daran denken, ihr durch eine Zweiglinie gegen den Indischen Ozean zu Luft zu machen und dazu erscheint eine durch Abessinien zum Golf von Aden gehende Eisenbahn gerade sehr geeignet. Wenn also England den Plan, in Abessinien eine von Britisch-Somaliland ausgehende Eisenbahn zu bauen, in Rücksicht auf die Entente cordiale und auf die Stellung des Negus zur Eisenbahnfrage vorderhand nicht weiter praktisch verfolgen will, so darf, was aufgeschoben ist, nicht auch als aufgehoben betrachtet werden. Abgesehen von politischen Veränderungen, die in Abessinien zu gewärtigen sind und in deren Folge ein Umschwung in den Beziehungen der fremden Mächte zu Abessinien und zueinander statthaben kann, wird die Frage einer britisch-abessinischen Eisenbahn umsomehr akut werden, je mehr sich das Projekt der französischen Transsahara-Bahn seiner Vollendung nähert. Es ist ja nur zu erwarten, daß Frankreich mit seinem Projekte, von seinen nordafrikanischen Kolonien eine Bahn bis zum Tschadsee zu bauen, nicht an diesem Punkte, das heißt auf halbem Wege stehen bleiben wird. Denkt Frankreich bei dem Projekte der Transsahara-Bahn daran, sich am Tschadsee ein Zentrum zu schaffen, von welchem aus es seine im Süden der Sahara gelegenen Besitzungen leicht und sicher erreichen kann, so wird es wohl auch daran denken, sich von diesem Punkte aus eine Verbindung mit seiner im Osten gelegenen Besitzung, dem Somaliland, zu sichern, und dies um so eher, als ihm der kurze Weg durch den Suezkanal unter Umständen versperrt werden könnte. Wenn Frankreich mit dieser Eventualität rechnet, muß es unbedingt an die Schaffung eines Landweges denken, auf dem es sein Somaliküstenland unbehindert erreichen kann. Von der Unmöglichkeit der Überwindung technischer Schwierigkeiten beim Bau einer Eisenbahn vom Tschadsee nach Abessinien kann keine Rede sein, wenn, wie erwiesen, auch der Bau der Strecke von den nordwestafrikanischen Besitzungen Frankreichs bis zum Tschadsee keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet. Mehr Schwierigkeiten dürfte wohl der Kostenpunkt bereiten, denn die von Nordwestafrika zum Tschadsee projektierte, beiläufig 2000 *km* lange Strecke erfordert zu ihrem Baue allein einen Kostenaufwand von 250 Millionen Franken. Wenn aber in dieser Hinsicht die strategischen und handelspolitischen Vorteile die Bedenken des Kostenpunktes überwiegen, so wird dies auch in Hinsicht auf den Ausbau der Linie durch den Sudan bis nach Abessinien der Fall sein. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint also die französische äthiopisch-abessinische Eisenbahn wie der Anfang zu einem großen Werke, gewissermaßen wie eine Teilstrecke der großen Transsahara-Bahn. Gegen einen solchen Ausblick sind die lokalpolitischen Bedenken des Negus allerdings von geringfügiger Bedeutung, nicht so aber auch der Plan der Engländer, mit dem französischen Bahnbau durch den Bau einer englischen Linie durch Abessinien zu konkurrieren. Sieht dies auch heute noch wie ein Wettbewerb von untergeordneter Bedeutung aus, der sein Gewicht in handelspolitischen Erwägungen lokaler Natur hat, so gewinnt diese Konkurrenz sofort an Bedeutung, wenn wir sie in Hinsicht auf den Plan betrachten, die britisch-abessinische Eisenbahn zu einer Zweiglinie der großen britischen Kap—Kairo-Eisenbahn zu machen. In der näheren Zukunft liegt der Wert und die Bedeutung der abessinischen Eisenbahn oder der abessinischen Eisenbahnen für Abessinien und in Hinsicht auf Abessinien für die fremden Mächte; in der ferneren Zukunft liegt ihre Bedeutung für den Kolonialbesitz Englands und Frankreichs in Afrika überhaupt. *F.*

DIE CHINESISCHE BAUMWOLLINDUSTRIE.

Ein vom 20. Mai l. J. datierter Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Shanghai (von Konsularattaché Czerwenka) enthält folgende Mitteilungen über die chinesische Baumwollindustrie, ihre historische Entwicklung, gegenwärtige Lage und Aussichten:

I. Historischer Rückblick bis zum Frieden von Shimonoseki.

In welche Ära der Ursprung der chinesischen Baumwollindustrie zu verlegen ist, ist unmöglich festzustellen. Chinesische Geschichtsschreiber bezeichnen als den Zeitpunkt ihrer Einführung in China das II. Jahrhundert v. Chr., also jene Blüteperiode des chinesischen Handels, in der chinesische Kaufleute ihre Beziehungen bis Westasien und Ostafrika erstreckten. Daß sie bei dieser Gelegenheit die Bekanntschaft der Baumwollstaude gemacht und deren Samen in die Heimat gebracht haben, ist mindestens möglich. Tatsache ist, daß Autoren des VI. Jahrhunderts n. Chr. bereits den Gebrauch baumwollener Stoffe zu Kleidungsstücken erwähnen. Unter der friedfertigen Tang-Dynastie nahm die Bevölkerung rapid zu, im selben Maße aber auch die Armut der niederen Klassen, und es ergab sich die Notwendigkeit, ein widerstandsfähiges und dabei billiges Gewebe für die Kleidung der Arbeiter zu finden. Die Handelsleute unter dieser Dynastie waren die ersten, welche die hohe Eignung der Baumwolle hiezu erkannten, und sie sind füglich als die Pioniere der chinesischen Baumwollindustrie zu bezeichnen. Eine eifrige Förderung wurde dieser Industrie von seiten der Kaiserin Wu-tsih-tien zuteil, die, wie berichtet wird, selbst eifrig spann und webte und jenen Frauen, deren Gewebe die ihren übertrafen, königliche Belohnungen zuteil werden ließ. Sie soll auch der Kultivierung der Baumwollpflanze in den Provinzen südlich des Yangtsekiang große Aufmerksamkeit zugewendet haben, indem sie die Einführung von nur erstklassigem Samen anbefahl.

Im XIII. Jahrhundert konstatierte Marco Polo, daß die Baumwollindustrie in der Provinz Fukien eine der wichtigsten Betätigungen des chinesischen Gewerbefleißes war. Bevor das Garn verwebt wurde, wurde es gefärbt und an der Sonne getrocknet. Dieser Prozeß wurde so oft wiederholt, bis der richtige Farbenton erreicht war. Das Resultat dieser auch von anderen orientalischen Völkern geübten Methode waren prächtige, nie bleichende Farben, und die aus diesen Garnen erzeugten Gewebe gelangten aus den Provinzen Fukien und Kiangnan nicht

Digitized by Google

nur nach Westchina, Tibet und der Mongolei, sondern auch zu den Inseln des südchinesischen Meeres.

Im XIX. Jahrhundert bildeten Baumwollgewebe das Hauptbekleidungsmaterial für die Hunderte von Millionen der chinesischen Bevölkerung. Im Jahre 1850 schätzten die Jesuiten die Baumwollwarenproduktion der Kiangnanprovinzen auf 28.000 *t* und seither hat sie noch bedeutend zugenommen. Es gibt wenige Gegenden Chinas, in denen Baumwolle nicht gepflanzt wird; sie gedeiht selbst in den südlichen Partien der Mandschurei. Das Hauptproduktionsgebiet ist aber das Stromgebiet des Yangtsekiang, wo die weiße und gelbe Varietät in gleichem Maße vorkommt. In den Provinzen Petschili und Schantung wird die Pflanze bis 45 *cm* hoch; die Baumwolle wird dort entweder auf die Märkte gebracht oder an Ort und Stelle zu einem natürlich sehr rohen, jedoch außerordentlich widerstandsfähigen Gewebe verarbeitet.

In den Provinzen Yünnan, Hunan und Szechuen wird schon seit vielen Jahren Wasserkraft zum Betriebe der primitiven Spinnräder verwendet. Die durch die Verträge schließlich gewährte Erlaubnis zum Import von Maschinen in die Vertragshäfen führte anfangs der Siebzigerjahre in Canton zur Errichtung einer Baumwollspinnerei mit Dampfbetrieb — der ersten in China. Ihr war jedoch nur eine kurze Lebensfrist beschieden, denn sie ging bald nach der Gründung ein, weil ihr die Pflanzer aus Aberglauben keine Baumwolle verkaufen wollten.

Diese schlechte Erfahrung sollte jedoch kein abschreckendes Beispiel bleiben; denn einige Jahre später gründeten chinesische Kaufleute in Shanghai die Hua-Sheng-Sso-Tsang (Hua Shen Sha Tchang ist die hochchinesische Aussprache), d. h. Shengs offizielle Baumwollspinnerei, der kurze Zeit darnach die Wah-Sheng-Sso-Tsang folgte. Anfang der Neunzigerjahre, während des chinesisch-japanischen Krieges, erstand dann noch eine dritte Unternehmung, die Yü-Yüen-Sso-Tsang.

Alle diese Anlagen geschahen durch ein halbamtliches chinesisches Syndikat, dem später auch Li-Hung-Tschang angehörte und wurden gewissermaßen als ein Monopol angesehen. Dieses Monopol — wenn auch nicht amtlich dekretiert, so doch faktisch existierend — sollte eine jähe Aufhebung erfahren durch den Frieden von Shimonoseki vom 17. April 1895, welcher für die Baumwollindustrie, wie auch für sonstige Industrien Chinas einen Markstein von epochemachender Bedeutung bildet.

II. Die Baumwollindustrie Chinas seit dem 17. April 1895.

Im Artikel VI. dieses Vertrages wurde den japanischen Untertanen das Recht eingeräumt, in allen Zweigen der Industrie in den offenen Häfen Chinas Anlagen zu machen und dafür Maschinen gegen Bezahlung der stipulierten Zölle einzuführen. Dieses Recht ist nach der Meistbegünstigungsklausel selbstverständlich auf die anderen Kulturnationen übergegangen und war der unmittelbare Anlaß, daß Shanghai das Industriezentrum wurde, das es heute ist.

ZurZeit des Vertragsschlusses hatten die obenerwähnten Hua-Sheng und Wah-Sheng-Spinnereien zusammen 100.000 Spindeln im Betriebe, während die Yü-Yüen-Spinnerei noch nicht fertiggestellt war. Schon kurze Zeit nachher, am 13. Juli 1895, gab die bekannte anglo-chinesische Großfirma Jardine, Matheson & Co. ihren Prospekt zur Gründung der »E-Wo Cotton Spinning and Weaving Co. Ltd.« heraus, ihr folgte am 15. Juli die American Trading Co. Ltd. mit dem Prospekt für die »International Cotton Manufacturing Co. Ltd.«; im August die Firma Ilbert & Co. mit dem Prospekt zur »Lao-Kung-Mao Cotton Spinning & Weaving Co. Ltd.« und Arnhold, Karberg & Co. für die Soy-Chee Cotton Mill. Das Baumwollfieber hatte seinen Höhepunkt erreicht; jede bedeutende Firma mußte ihre Spinnerei haben. Fearon, Daniel & Co. erwarben eine von Chinesen gebaute und noch in Konstruktion befindliche Spinnerei, die Yah-loong Cotton Mill, andere Anlagen folgten, teils in Shanghai, teils in der Umgebung (insbesondere Tungchow), so daß man heute 17 Baumwollspinnereien mit zusammen 602.000 Spindeln zählt, die teils unter ausländischer, teils unter chinesischer Ägide stehen.

Wie die Kapitalisierung dieser Betriebe erfolgte, entbehrt nicht des Interesses. Das Aktienkapital der E-Wo Spinnerei betrug ursprünglich 1,000.000 Taels, was man genügend erachtete, um anfangs 40.000 Spindeln aufzustellen und den Betrieb allmählich bis auf 60.000 zu steigern. Doch stellte sich bald die Notwendigkeit heraus, für 500.000 Taels neue Aktien herausgeben.

Ganz das gleiche war der Fall bei der International Cotton Manufacturing Co., wo sich das Aktienkapital pro 1,000.000 Taels ebenfalls als ungenügend erwies und bei der Russo-Chinesischen Bank eine Hypothek im Betragen von 500.000 Taels auf den Fundus instructus (zum landesüblichen Zinsfuße von 7 Prozent pro anno) aufgenommen werden mußte, die in weiterer Folge durch eine neue Aktienausgabe getilgt wurde. Diese Fabrik arbeitet mit 40.000 Spindeln hauptsächlich Nr. 14, die Nummer, wofür sich die chinesische Baumwolle am besten eignet, doch auch Nr. 10, 12 und 16, ja mitunter sogar Nr. 20, die höchste Nummer, die mit dem chinesischen Rohstoff erzielt werden kann.

Bei der Soy-Chee-Spinnerei (Arnhold, Karberg & Co.) war die Unterschätzung der Kosten etwas geringer, insoferne als die gleichfalls für 40.000 Spindeln eingerichtete Fabrik mit dem Aktienkapital von 1,000.000 Taels die Hilfe der Bank nur im Betrage von 300.000 Taels in Anspruch nehmen mußte.

Die für Shanghai typische optimistische Schätzung des notwendigen Betriebskapitals finden wir auch bei der Gründung der Laou-Kung Mow Company (Ilbert & Co.). Dieses mit nur 650.000 Taels finanzierte Unternehmen sollte mit 25.000 Spindeln arbeiten, doch war eine Vergrößerung des Betriebes um 5000 Spindeln vorgesehen. Doch selbst mit dem später auf 800.000 Taels vermehrten Aktienkapital war das nicht zu erreichen, und eine Anleihe von 200.000 Taels mußte aufgenommen werden.

Sehr interessant sind schließlich noch die Schicksale der Yah-Loong Cotton Mill, die von der Firma Fearon, Daniel & Co. für eine von ihr gegründete Aktiengesellschaft noch im Konstruktionsstadium erworben wurde. Das Aktienkapital betrug 750.000 Taels, doch erwies es sich, trotzdem die Anlage der Vollendung nahe war, als sie übernommen wurde, als unzureichend, und es wurde bei der Russisch-Chinesischen Bank eine Anleihe in der Höhe von 350.000 Taels aufgenommen, die auf die Fabriksanlagen (zu denen auch eine Seidenfilature gehörte) sichergestellt wurde. Es wurde anfangs mit 18.000, später mit 25.000 Spindeln gearbeitet, doch die Geschäfte gingen schlecht, und das Unternehmen warf kaum so viel ab, daß die Zinsen der Anleihe bezahlt werden konnten; die Bank kündigte im Jahre 1901, das im Zeichen der Geldknappheit stand, ihre Hypothek, und das Etablissement kam unter den Hammer. Die Tatsache, daß das gesamte Unternehmen, samt der Filature, das 1,100.000 Taels gekostet hatte, für nur 350.000 Taels, also knapp die Summe der Anleihe, einem Shanghaier Geschäftsmanne zugeschlagen wurde, spricht für sich selbst und macht eine längere Auseinandersetzung der Rentabilität dieser industriellen Etablissements überflüssig. Der Erwerber sonderte die Seidenfilature ab und verkaufte dann beide Betriebe an Chinesen, dabei einen hübschen Profit realisierend. Die Baumwollspinnerei wurde dann von Japanern gekauft (für 380.000 Taels) und mit einem Kapital von 500.000 Taels, verteilt auf 10.000 Aktien, auf die 400.000 Taels eingezahlt wurden, unter dem Namen »Chinese Cotton Spinning Mill Co.« in Betrieb gesetzt.

Digitized by Google

Der im Jahre 1904 erzielte Reingewinn war 76.000 Taels also 20 Prozent von dem Erstehungspreise, welch letzterer allerdings im Verhältnis zu den Anlagekosten ein minimaler war.

III. Gründe der schlechten finanziellen Resultate.

Wie schon aus diesem letzteren Beispiel geschlossen werden kann, ist das finanzielle Ergebnis dieser Gründungen ein außerordentlich geringfügiges. Die meisten Gesellschaften arbeiten mit so wenig Gewinn, daß der Betrieb nur künstlich aufrechterhalten wird, andere mußten ihr Aktienkapital erheblich herunter-setzen, manche haben, wie das Beispiel der Ya-Long-Spinnerei zeigt, überhaupt nicht prosperieren können. Diese Tatsache ist bei dem kolossalen Verbrauch Chinas an Baumwollgarnen jedenfalls höchst beachtenswert und gibt Anlaß, Betrachtungen über ihre Gründe anzustellen.

Es ist nicht zu leugnen, daß, bevor man an die Gründungen schritt, die Aussichten theoretisch genommen glänzende waren: denn einerseits war das Rohmaterial reichlich im Lande selbst vorhanden und zu erstaunend billigen Preisen zu haben, nämlich 10—11 Taels pro Pikul; anderseits konnte es der zu schaffenden Industrie nicht an Absatzgelegenheit mangeln, unentbehrlich wie Baumwollwaren nun einmal der enormen Bevölkerung Chinas sind, und die Gegenüberstellung: Rohmaterial 10—11 Taels, Garne 65—75 Taels war mehr als verlockend, sie war überzeugend. Kein Wunder, daß das Gründungsfieber kam; man gründete und lächelte über die paar warnenden Stimmen, die eine baldige Revolution der Marktverhältnisse voraussagten. Diese verfehlte auch nicht, einzutreten, und zwar schon im Jahre 1898, also drei Jahre nach dem Entstehen der jungen Industrie. Zu jener Zeit waren fünf ausländische und vier chinesische Spinnereien in Shanghai, mit zusammen 300.000 Spindeln; dazu kam die weitere Konkurrenz von ca. 100.000 Spindeln in der nächsten Umgebung. Doch das war verhältnismäßig wenig, wenn man das enorme Anwachsen der japanischen Baumwollindustrie nach dem Kriege in Betracht zog; wo im Jahre 1905 1,400.000 Spindeln gegen 40.000 im Jahre 1895 betrieben werden. Ja, wenn die Rohbaumwollproduktion auch im gleichen Verhältnis gestiegen wäre, als die Spindelzahl stieg, dann hätten vielleicht die Gründer Recht behalten. Doch der chinesische Pflanzer dachte sich — und das ist bezeichnend für die chinesische Logik — wozu die Produktion verdoppeln und bei doppelter Arbeit die alten Preise bekommen, wenn es viel einfacher ist, für die gleiche Arbeit die doppelten Preise zu erzielen.

So blieb denn die Baumwollproduktion die gleiche und die immer steigende Nachfrage schnellte die Preise in die Höhe, die 1898 doppelt so hoch waren als drei Jahre vorher. Gleichzeitig stiegen auch die Preise auf den amerikanischen Rohbaumwollmärkten und der Silberkurs fiel. Dazu kamen jetzt die unausbleiblichen Einflüsse des Konkurrenzkampfes. Die Lagervorräte mußten um jeden Preis abgesetzt werden, um Platz für die neue Produktion zu machen, die auf das Höchste ihrer Leistungsfähigkeit gespannt wurde, um die Rohbaumwolle zu verspinnen, die wieder unaufhörlich gekauft werden mußte, um zu verhindern, daß die Konkurrenz sie viel billiger erstehe. Dieser Circulus vitiosus führte zu einem ständigen Sinken der Preise für das fertige Produkt und forcierte auf unnatürliche Weise die Preise für Rohmaterial, die infolge schlechter Welternten ohnehin schon eine steigende Tendenz hatten.

Wenn wir nun die besprochenen Nachteile zusammenfassen: Unterkapitalisierung, Belastung mit Hypotheken, Verdopplung der Rohmaterialkosten und Erzielung bedeutend niedrigerer Preise für das hergestellte Fabrikat als die nach dem Voranschlage erwarteten, so erhalten wir die gegenwärtige Lage der Baumwollindustrie in China. Doch kann es keinem Zweifel unterliegen, daß die schlimmsten Zeiten nun überstanden sind und bessere Verhältnisse für die Zukunft zu gewärtigen sind.

IV. Ausblick.

Die Voraussetzungen zu einer gedeihlichen Entwicklung dieser Industrie in China sind nicht nur eine Sanierung der inneren finanziellen Verhältnisse der diversen Unternehmungen, sondern auch eine direkte Ingerenz der Fabrikanten auf die Kultivierung der Baumwollpflanze zur Erzielung eines besseren Rohmateriales und schließlich eine Unterstützung seitens der chinesischen Regierung durch eine Änderung der Zollpolitik.

Die erste Voraussetzung, finanzielle Sanierung ist am leichtesten erfüllbar und zum Teile schon erfüllt. Es ist dies ein Prozeß, der sich automatisch vollzieht.

Die zweite Voraussetzung erheischt Initiative der interessierten Kreise, d. h. der Regierung und der Fabrikanten. Der chinesische Pflanzer ist nicht so weit, daß er auf Quantität und Qualität seiner Ernte die geringste Ingerenz ausüben könnte. Er säet den Samen, den er zu diesem Zwecke von der letzten Ernte zurückbehalten hat und überläßt alles andere der Mutter Natur, höchstens daß er für eine — sehr primitive und unzureichende — Düngung sorgt. Daß bei solcher Wirtschaft die Ernte sich alljährlich verschlechtert, ist nur naturgemäß. Die Art der Abhilfe schreibt sich von selbst vor: Errichtung von Musterpflanzungen, Züchtung der für den Boden dieses Landes am besten passenden Spezies auf Basis wissenschaftlicher Experimente und möglichst billige oder Gratisabgabe des verbesserten Samens an die Farmer. Die Provinz Schantung, mit einem armen Bauernstande übervölkert, doch ausgestattet mit einem fruchtbaren Boden, wäre der geeignetste Ort für die Vornahme solcher experimenteller Untersuchungen, zumal die dort gedeihende Zwergar Gossypium arboreum sich für Kreuzungszwecke sehr gut eignen dürfte.

Der dritte und wichtigste Punkt ist eine entsprechende Zollpolitik der chinesischen Regierung. Es ist jedenfalls ganz verkehrt, daß es in einem Lande wie China, wo die Baumwollindustrie im Werden begriffen ist, leichter ist, Rohbaumwolle zu exportieren als zu importieren. Die segensreichen Folgen einer entsprechenden Erhöhung der Ausfuhrzölle, und zwar gleitende Skalen im Verhältnis zu den Ergebnissen der Welternte würden nicht nur der chinesischen Baumwollindustrie zu gute kommen, sondern der Bevölkerung Chinas im allgemeinen und den Staatseinkünften im besonderen.

Die Kleidung der enormen Bevölkerung wird fast hauptsächlich aus Baumwollfabrikaten verfertigt, die gegenwärtig importiert werden müssen, im Lande selbst aber viel billiger erzeugt werden könnten. Die im Auslande gezahlten Arbeitslöhne gehen der Bevölkerung Chinas verloren, desgleichen die Fracht- und Versicherungsspesen der Rohbaumwolle einerseits und der wieder importierten Fabrikate anderseits.

Der Ausfall, den die Staatsfinanzen durch hohe Ausfuhrzölle und erheblich verminderte Einfuhrzölle auf Baumwolle eventuell erleiden, würde mehr als kompensiert werden durch die Steigerung der aus dem Einfuhrzoll auf Maschinen sich ergebenden Einnahmen.

Und da schließlich und endlich 75 Prozent des in der Baumwollindustrie investierten Kapitales chinesisch sind, weil, wenn auch die Anzahl der von Ausländern exploitierten Betriebe gleich ist jener chinesischer, doch 50 Prozent des Aktienkapitales von ersteren in chinesischen Händen sich befinden,

Digitized by Google

dürfte früher oder später China seine Zollpolitik in oben angedeutetem Sinne ändern.

Bevor dies der Fall ist, ist allerdings auf eine Ausdehnung der jetzigen Betriebe nicht zu rechnen, obwohl die Konsumtion Chinas in Bauwollgarnen (wie in einem vom englischen Handelsattaché in China erstatteten Berichte, der den folgenden Ausführungen zugrunde liegt, auseinandergesetzt ist) sich in der Periode 1893—1903 nahezu verdreifacht hat. Diese interessante Tatsache ist damit im Zusammenhang, daß die Verarbeitung der Baumwollgarne im Lande selbst durch die blühende Hausindustrie erheblich gewachsen ist. Im Jahre 1872 betrug die Einfuhr von Baumwollgarnen nach China 6 Prozent des Gesamtwertes aller Baumwollfabrikate, 1882 war sie auf 42 Prozent gestiegen und 1903 betrug sie schon 52 Prozent im Gesamtwerte von über 200 Millionen Kronen. Für die westlichen Provinzen sind die betreffenden Ziffern noch bedeutend höher und beträgt das Verhältnis der Einfuhr von Baumwollgarnen zu jenem anderer Baumwollfabrikate 78 Prozent.

Verspinnung und Weberei von Baumwolle sind in China ausschließlich Frauenwerk. Seitdem das Angebot von gutem und billigem Baumwollgarn ein großes ist, ist die Hausindustrie der chinesischen Frauen, die sich bisher auch mit dem Spinnen befaßten, für die Weberei frei geworden und die Produktion auf diesem Gebiete erheblich gewachsen. Außerdem hat sich herausgestellt, daß die hausgewebten chinesischen Stoffe dauerhafter und für die chinesische Färberei geeigneter sind als maschinengewebte Baumwollstoffe. Über die Größe der Produktion auf diesem Gebiete sind natürlich keine statistischen Daten zu erhalten. Doch wird der jährliche Export handgewebter Baumwollstoffe aus Shasi am Yangtze, einem der Hauptwebereizentren, von der Seezollverwaltung auf 9·7 Millionen *kg* geschätzt, und Newchwang, der Durchfuhrhafen für die Mandschurei, führt jährlich 12·47 Millionen *kg* solcher Stoffe ein.

Die maschinelle Verarbeitung des Baumwollgarnes hat in der Provinz Szechuan einen Erfolg zu verzeichnen, wo (von drei chinesischen Firmen in Chungking) ausschließlich aus englischem Garn eine Nachahmung von Grey Shirtings hergestellt wird, die großen Anklang findet.

Was die Baumwollausfuhr Chinas betrifft, so betrug sie in der Saison 1903/04 56·49 Millionen *kg* (gegenüber 26·72 Millionen *kg* in 1896/97) und dürfte nach Schätzungen Sachverständiger mit dieser Ziffer ihre obere Grenze nahezu erreicht haben. Der Hauptabnehmer ist Japan, das 1903/04 45·26 Millionen *kg* importierte, also ca. 80 Prozent der gesamten Ausfuhr. Die Einfuhr von japanischen Garnen (hauptsächlich in Nr. 16 bestehend) betrug im Jahre 1903 50·35 Millionen *kg*, während 113·85 Millionen *kg* aus Indien importiert wurden.

Seit dem Jahre 1894, in welchem zum ersten Male japanische Baumwollgarne nach China importiert wurden, und zwar 1·81 Millionen *kg*, ist China der Hauptabnehmer für beliebige Garnmengen der japanischen Spinnereien, soweit die letzteren nicht für Japan selbst arbeiten müssen, geworden, und dürfte es bis auf weiteres auch bleiben. Diese Tatsache ist erstaunlich, wenn man die hohen Belastungen, denen der Baumwollverkehr unterworfen ist, in Rechnung zieht. Die Baumwolle zahlt zunächt einen Ausfuhrzoll von 70 Haikwan Tael-Cents pro Pikul; dann Fracht und Versicherungsspesen für den Weg nach Japan und wieder (als Garn) zurück; schließlich ist für das Garn der Einfuhrzoll von 90 Haikwan Tael-Cents pro Pikul zu zahlen, der sich, wenn das Garn von der Küste ins Innere geht, noch um 45 Tael-Cents erhöht. Der Grund, daß die japanischen Fabrikate trotzdem, und noch dazu mit solchem Erfolge konkurrieren können, liegt in der billigen Kohle Japans und in seinen gesicherten Währungsverhältnissen.

BAUMWOLLKULTUR IM TRANSVAAL.

Aus Zeerust, Hauptplatz des Distriktes Morico, ca. 40 Miles östlich von Mafeking, einer überaus fruchtbaren Gegend (Hauptplatz für Orangen und Tabakkultur), gelangten kürzlich Muster von Baumwolle nach Johannesburg, welche, wie ein vom 3. Juni l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Johannesburg mitteilt, sehr beachtenswert erscheinen und nach dem Gutachten des dortigen Chefs des botanischen Departements sowohl an Farbe und Aussehen, an Seidigkeit und Faserlänge allen Anforderungen an eine erstklassige Baumwolle entsprechen sollen.

Es wurde erhoben, daß schon früher in verschiedenen Teilen des Transvaals Versuchsanpflanzungen in Baumwolle gemacht und Ende 1904 Versuchsresultate nach London sowohl an das Regierungslaboratorium zur Untersuchung, als auch an Brokers zur Äußerung über die kommerzielle Wertigkeit gesandt wurden.

Der Fruchtsamen war zart, schwarz und hatte kurze grünliche Behaarung. Die Baumwollfasern selbst waren cremfarben, weich anzufühlen und der Stapel 35—40 *mm* lang. Nach der Äußerung der Brokers war der Stapel lang und kräftig, wenn auch nicht sehr seidig und ein hochklassiges Produkt. Sie schätzten es nach der damaligen Marktlage auf $7^1/_2$ d pro lb. gegen die gleichzeitige Quotierung von 3 d pro lb. für »Middling American Cotton«. Drei andere Muster wurden dem Versuchslaboratorium in London übergeben und wurden mit 5, $4^1/_2$ und 5 d bewertet. In dem Gutachten wurde jedoch ausdrücklich hervorgehoben, daß gewisse Mängel am Produkte, welche den Wert herabdrückten, insbesondere die Unregelmäßigkeit im Stapel, durch bessere Auswahl an Samen leicht behoben werden könnten.

Auf Grund der vorstehenden Ergebnisse brachte die Regierung ca. 250 lbs. Baumwollsamen an insgesamt etwa 50 Farmers zur Verteilung, um allgemeine Versuchsergebnisse zu erzielen. Die Ergebnisse sind wohl zunächst noch nicht vollständig befriedigend, doch wird das teilweise dem letztjährigen Regenmangel zugeschrieben, und will die Regierung für die nächstjährige Saat das vierfache Quantum Samen zur Verteilung bringen.

Überdies hat die Regierung auch eine Versuchspflanzung in der Nähe von Pretoria etwa 1000 m^2 mit Baumwolle verschiedener Provenienz bepflanzt, und zwar mit diversen (17 verschiedenen) Arten amerikanischer (einschließlich der »Sea Island«-Baumwolle), agyptischer und indischer Baumwolle. Das weitaus beste Resultat erzielte die amerikanische Baumwolle, die anderen Sorten erzielten ein weniger günstiges Ergebnis, doch wird erwartet, bei der nächsten Ernte auch mit diesen durch ein verbessertes Anpflanzungsverfahren bessere Resultate zu bekommen.

Überraschend gut war das Resultat bei gewissen amerikanischen Sorten, insbesondere bei folgenden: »Kings Improved«, »Griffins Improved«, »Peterkin« und »Bohemian«, die ja auch anderwärts gut gekannt sind. Insbesondere die »Kings Improved« hat für das Klima des Transvaal den unschätzbaren Vorteil der frühen Reife gezeigt. Während die Saat für alle Sorten am 13. Oktober 1904 gelegt wurde, begannen die Fruchthülsen bereits am 14. März l. J. aufzubrechen, und konnte am 17. März bereits mit der Ernte begonnen werden. Das ist hier von großer Wichtigkeit, weil gerade in den am meisten in Betracht kommenden Distrikten, insbesondere Morico, Ende April Fröste bereits mit Sicherheit zu erwarten sind und der Mai bereits den Winter bringt. Aber auch die anderen vorgenannten Sorten konnten anfangs April bereits eingebracht werden, und wiewohl in dem zwischen Saat und Ernte liegenden Zeitraume der Regenfall sehr unausgiebig war und von künstlicher Bewässerung ausdrücklich abgesehen wurde, war der Ausfall sowohl im Lustre als in Farbe, in Länge

Digitized by Google

und Stärke ein vollständig befriedigender. Auch die Ergiebigkeit ist durchaus entsprechend und trugen viele Stauden bis zu 40 Früchte.

Die Experimente haben allgemeine Aufmerksamkeit in Fachkreisen erweckt. Die British Cotton Growers Association hat sich hiefür sehr eingehend interessiert und auch der Regierung des Transvaal große Quantitäten Samen zur Verfügung gestellt, als auch von amerikanischer Seite die ganze Angelegenheit eingehend studiert zu werden scheint. Nach Aussage amerikanischer Pflanzer, die an Ort und Stelle Erhebungen gemacht haben, sollen die Ergebnisse im Transvaal das Durchschnittsergebnis der Anpflanzungen in Georgia und Carolina sowohl qualitativ als an Ergiebigkeit übertreffen.

Die nächsten Versuche sollen unter Zuhilfenahme künstlicher Bewässerung gemacht werden, um auch nach dieser Richtung hin Erfahrungen zu schaffen. Es wurden ferner im Zoutpansberg-Distrikt Versuche sowohl mit Binnenlandbaumwollen (»Uplands«) als mit Küstenbaumwollen (Sea Islands) gemacht. Die Erfolge waren bei letzterer die besseren, doch wird wegen der großen Entfernung vom Meere bezweifelt, ob mit der letzteren in praxi dort ein nachhaltiger Erfolg erzielt werden kann. Die Regierung hat weiteres ein Versuchsfeld in größerem Maßstabe in den Springbock Flats eröffnet, woselbst wegen der längeren Sommersaison noch bessere Resultate erhofft werden.

Wenn die Praxis das hält, was die Versuche zu versprechen scheinen, so dürfte nicht bloß großen Distrikten Transvaals damit eventuell aufgeholfen werden, sondern es dürfte die südafrikanische Baumwollkultur auf dem Weltmarkte eine große Umwälzung zur Folge haben.

MISZELLEN.

Spaniens Kabelverbindungen mit Marokko. Man kann füglich behaupten, daß die Kabelverbindungen Spaniens mit seinen nordafrikanischen Besitzungen sowie mit den Kanarischen Inseln von jeher an chronischer Unterbrechung gelitten haben. Einige dieser Kabel haben überhaupt, wie der Maibericht des k. u. k. Konsulates in Madrid mitteilt, jahrelang gar nicht funktioniert. Den wiederholten Reklamationen — insbesondere seitens der spanischen Kolonien in Tanger, Ceuta und Melilla — wurde endlich Gehör geschenkt und mit königlichem Dekret vom 21. Mai l. J. die Wiederherstellung dieser Verbindungen sowie die Errichtung von Stationen für drahtlose Telegraphie auf den ebengenannten Gebieten verfügt. Als Ausgangspunkte des Kabels sowie als Telegraphenstationen sollen militärisch befestigte oder gesicherte Stellen gewählt werden.

Wirtschaftliche Verhältnisse in Algier. Wie fast alljährlich tritt in Algerien während der Sommermonate eine Stockung des Handels, ein flauer Geschäftsverkehr ein. Die Ursachen liegen, wie der Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Algier mitteilt, in dem Ausfall der in den Wintermonaten den Hauptnerv des Geschäftslebens bildenden Fremden und in der anfangs Mai beginnenden Abreise des wohlhabenderen Teiles der Bevölkerung. Zu dieser gewöhnlichen Erscheinung gesellen sich heuer auch wirtschaftliche Kalamitäten, die sich in erschwerter Geldbeschaffung, Mangel an Bargeld und schwierigen Wechselprolongationen äußern und deren Ursachen hauptsächlich in der ein Jahr zurückdatierenden ungünstigen Lage des Weinmarktes zu suchen sind. Noch immer sind die Keller mangels Absatzchancen voll und die Preise stehen unter den Produktionskosten (4—8 Franken pro *hl*). Die heurige Lese steht bevor und es hängt vorwiegend von den Bedarfsquantitäten des Pariser Marktes ab, ob diese Überfülle durch den diesjährigen Export wenigstens zum Teile beseitigt wird. Günstige Aussichten wären nur dann vorhanden, wenn die Maßnahmen zur Einschränkung der Produktion künstlichen Weines bald und energisch durchgeführt würden.

Der bereits begonnene Export von Schafen, welche die einzige Existenzquelle der die Hochplateaus bewohnenden Einwohner und einen wichtigen Handelsartikel der betreffenden Unterhändler bilden, dürfte an mittlere Erträgnisse kaum heranreichen, da knapp vor der Ausfuhrzeit über ganze Landstriche dieser Kolonie niedergegangene Wolkenbrüche den durch teilweisen Futtermangel beeinträchtigten Stand der Herden besonders schädigten und auch die Stückzahl verringerten.

War somit die allgemeine Lage der Landwirtschaft zu Beginn des April laufenden Jahres wenig verheißend, so ist sie nach einem vom 26. auf den 27. Mai über den größten Teil Algeriens niedergegangenen Unwetter beinahe eine kritische zu nennen. Sturm, Wolkenbruch und Hagel haben viele Kulturen vernichtet, Überschwemmungsschäden auch an Gebäuden verursacht, Futterweiden unter Wasser gesetzt, was ein merkliches Eingehen vieler Tiere zur Folge hatte. Die ohnehin mißliche Lage der Landwirte hat auf Erholung durch die heurige Ernte geringe Aussicht. Im Departement Konstantine allein werden die Hagelschäden auf 10 Millionen Franken geschätzt.

Die bis jetzt für die ersten fünf Monate des laufenden Jahres bekanntgegebenen Daten beziffern den Einfuhrswert mit 152,239.000 Franken gegen 137,922.000 Franken der gleichen Periode des Jahres 1904. Für die gleiche Zeit beträgt der Gesamtwert für die Ausfuhr 89,540.000 Franken gegen 109,614.000 Franken der ersten fünf Monate des Jahres 1904.

In Primeurs ist die Ausfuhrbewegung heuer flau gewesen. Die Verkaufspreise der meisten Winterfrüchte, wie Datteln, Mandarinen, Zitronen, Orangen gingen infolge des rauhen Winters sehr hinauf. Da jedoch Primeurs auch in den anderen Absatzländern, wie Spanien, Italien und Tunesien durch ungünstige Witterung stark gelitten haben sollen und Frühobst algerischer Provenienz besonders in Frankreich leichten Absatz findet, ist zu hoffen, daß die heurige Ausfuhr sich wenigstens auf mittlerem Ausmaße hält. Die Primeurkultur, hierlands in stetiger Zunahme, dürfte durch billiger und rascher werdende Transportmittel bald an Ausdehnung dieser Einnahmsquelle gewinnen. Von Gemüsen sind es hauptsächlich grüne Bohnen, Erbsen, Artischocken und Tomaten, die in bedeutenden Quantitäten zum Export gelangen. Nach dem geringen Export der gleichen Periode des Jahres 1904 wäre eine lebhaftere Ausfuhr für heuer umsomehr zu wünschen, als Tausende der armen Bevölkerung durch Expeditionsarbeiten, Herstellung des Verpackungsmateriales etc. Erwerb finden. So werden jährlich im Durchschnitt $1^1/_2$ Millionen Kisten zu 26 Franken pro 100 *kg* für Datteln, Mandarinen, 2000 Fässer für Kartoffeln, 5000 Körbe für Gemüse etc. hergestellt.

Kommerzielle Verhältnisse in Südrußland. In Rostow am Don wurden, wie der Junibericht des dortigen k. u. k. Konsulates mitteilt, dank den vortrefflichen Aussichten der Ernte, namentlich im nördlichen Kaukasus, in Dreschgarnituren, Mähmaschinen, landwirtschaftlichem Handgerät und Müllereimaschinen flotte Umsätze erzielt. Ähnlich günstigen Verlauf zeigte auch der Absatz von Bauartikeln, der in Hinsicht auf die sich jetzt mehrenden Remontearbeiten, noch weiter verhalten dürfte. Im übrigen jedoch war der Warenverkehr bereits so wenig belebt, wie zur Zeit hochsommerlicher Geschäftsstille. Einwirkung darauf hatten die abermals ausgebrochenen Streiks einer ganzen Reihe von gewerblichen Arbeiterkategorien und haben weiters die fortdauernden Wirren in Polen, wodurch die geschäftlichen Relationen des Rostower Platzes mit den polnischen Fabriken einerseits und mit den Kleinhändlerkunden auf dem Lande anderseits den Krebsgang gehen. Auch Inkassoschwierigkeiten tauchen

Digitized by Google

auf und mehren sich in dem Geschäftsverkehre mit dem flachen Lande. Diese Schwierigkeiten werden hoffentlich, wenn die Ernte hält, was die Saaten verheißen, später wieder verschwinden, bedrohen aber vorläufig den Handel mit Verlust.

Der Export von Getreide hat fast den ganzen Monat unter den Streiks der Hafen- und Schiffsarbeiter zu leiden gehabt. Diese haben unter anderem den Beschluß auf Einstellung der Arbeiten an Sonn- und Feiertagen gefaßt und führen ihn auch aus. Nachdem die Schiffahrt auf dem Don und im Asowschen Meer im besten Falle nur siebenmonatliche Dauer hat, fallen die Ruhetage für den Export schwer ins Gewicht, aber bisher ist es dem Börsenkomitee, das in der Sache vermittelt, nicht gelungen, die Arbeiter zur Aufhebung des Beschlusses zu bewegen. Versuche mit der Aufstellung von Elevatoren für die Ladearbeit mußten vor der Drohung, die Maschinen zu zerschlagen, wieder aufgegeben werden.

Im Juni laufenden Jahres war der Zustand zu ertragen, weil die Getreidevorräte für den Export schon zur Neige gingen, aber die hoffentlich reiche neue Ernte kann die Schwierigkeiten der Ausfuhr hoch steigern. Zudem hat auch die Waggonnot schon wieder angehoben. Während des Juni haben fast alle Getreidesorten im Preise angezogen.

Die südafrikanischen Eisenbahnen im Jahre 1904. Während im Jahre 1898 das Eisenbahnnetz in den beiden ehemaligen südafrikanischen Republiken 1109 englische Meilen umfaßte, betrug die Gesamtlänge der zu Ende 1904 in Betrieb befindlichen Linien, wie ein vom 27. Mai l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Johannesburg ausführt, 1540 Meilen. Im Jahre 1904 sind von den neuen, sanktionierten Linien 152½ Meilen zur Vollendung gelangt, wogegen die Länge der zu Ende des Jahres im Bau begriffenen Linien 403¾ Meilen betrug. Außerdem wird gegenwärtig die Konstruktion von weiteren 711 Meilen beabsichtigt.

Die wichtigsten der neuen und der in naher Zukunft zur Eröffnung gelangenden Linien sind die folgenden: Eröffnet 1904: India Junction—Langlaagte, Canada Junction—Vereeniging und Waterworks—Modderpoort. Im Bau begriffen: Springfontein—Jagersfontein (eröffnet im Februar laufenden Jahres), Aberfeldy—Bethlehem (inzwischen auch eröffnet), Klerksdorp—Fourteen Streams und Springs—Eastward. Projektiert: Machadodorp—Ermelo, Pretoria—Rustenberg, Krugersdorp—Mafeking, Bethlehem—Kroonstad, Modderpoort—Bethlehem und Bloemfontein—Kimberley.

Angesichts des stetig wachsenden Lokalverkehres am Witwatersrand ist ferner die Umwandlung der Strecke Spring—Randfontein in eine elektrische Bahnlinie gleichfalls in Anregung gebracht worden und wird dieses Projekt bereits von Fachleuten in England ausgearbeitet. Nicht unerwähnt darf bei dieser Gelegenheit auch der Umstand gelassen werden, daß in Anbetracht der großen Summen, die alljährlich für importierte Schwellen verausgabt werden müssen, nunmehr Versuche gemacht werden, in Südafrika für die Gewinnung von Eisenbahnschwellen geeignete Bäume zu pflanzen, und soll zu diesem Zwecke eine jährliche Subvention von 5000 £ auf die Dauer von zehn Jahren in Anspruch genommen werden. Die gegenwärtig noch zur Einführung gelangenden Schwellen kommen fast ausschließlich aus Australien, und variiert der Preis von Jarrahholz zwischen 4/6 und 4/9 pro Schwelle (7′×10″×5″) cif südafrikanische Häfen.

Schienen werden größtenteils aus England bezogen. Dieselben wiegen 80 lbs. oder 60 lbs. und kosteten im vergangenen Jahre 97/6, beziehungsweise 95/6 pro *t* (2240 lbs.) fob England. Der überwiegende Teil der Bahnmaterialien wird durch Vermittlung der in London etablierten Staatsagenten, sogenannten Crown-Agents eingekauft, deren Kommission 1 Prozent beträgt. Von Seite südafrikanischer Importeure und Engrossisten werden indessen unaufhörlich Einwendungen gegen diesen Einkaufsmodus erhoben, wobei darauf hingewiesen wird, daß die Bahnverwaltung ihre Käufe durch südafrikanische Firmen eben so gut und billig besorgen könnte als in London. Diesem Wunsche wurde nun auch in mehreren Fällen Rechnung getragen, besonders wenn sich ein unvorhergesehener Bedarf fühlbar macht oder wenn es sich darum handelt, den Bau einer gutgeheißenen Linie unverzüglich in Angriff zu nehmen. So lange aber der Schiffahrtsring den Crown-Agents bedeutend niedrigere Frachtraten gewährt als Privatleuten, wird der Löwenanteil an den Aufträgen auch weiterhin den ersteren zufallen.

Was den Güterverkehr der zentral- und südafrikanischen Eisenbahnen anlangt, so sind auf deren Linien im Jahre 1904 Waren inklusive Bahnmaterialien im Totalgewichte von 4,238.815 *t* befördert worden, gegenüber 4,137.952 *t* im Jahre 1903. Wenn man die gegenwärtig in Kraft stehenden Frachtsätze mit denjenigen vergleicht, die zur Zeit des Burenregimes zur Anwendung gelangten, so kann die nicht unbedeutende Reduktion von 3 sh. 3 d pro *t* konstatiert werden.

Unter den von Seite der Bahnverwaltung gemachten Vorschlägen ist jener besonders beachtenswert, wonach es an der Zeit wäre, der Einführung eines kombinierten Gütertarifes größere Aufmerksamkeit zu widmen, da direkte Frachtsätze von englischen Plätzen nach südafrikanischen Binnenstädten zur Hebung des englischen Exports nach Südafrika viel beitragen würden. Eine private Firma soll bereits derartige Frachtsätze eingeführt haben. Schließlich mag noch die Frage der Errichtung eines Tarifbureaus (Commercial Agency) in London berührt werden, welches unter den Auspizien sämtlicher südafrikanischen Bahnverwaltungen stehen und den Zweck haben soll, dem Publikum mit allen einschlägigen Auskünften über den Personen- sowie über den Warenverkehr an die Hand zu gehen.

Britisch-französische Konkurrenz im südwestlichen China. Nachdem das Projekt einer Eisenbahnverbindung der chinesischen Provinz Yünnan mit dem indischen Ozean via Britisch-Burma und Rangoon vorläufig von der britischen Regierung aufgegeben worden ist, bemüht sich letztere durch andere Vorteile den Handel dieser vorerwähnten chinesischen Provinz über Rangoon zu lenken und dadurch den bisherigen Warenverkehr Yünnans über Haiphong und die französische Kolonie Tonking zu konkurrenzieren. Diese dem Handel Yünnans via Britisch-Burma und Rangoon zu gewährenden Vorteile bestehen nach Mitteilungen der französischen Kolonialregierung von Indochina zunächst in der Anlage einer Straße von dem gegenwärtigen Endpunkte der Burma-Eisenbahn in Bhamo via Kulika und Man-Chieun auf dem linken Ufer des Flusses Tai-ping nach den wichtigen Handelsplatz Teng-Yueh in Yünnan. Im Gegensatze zu den übrigen in dieser Provinz vorhandenen Straßen soll obenerwähnte Route derartig gebaut werden, daß sie während jeder Jahreszeit, so insbesondere auch während der feuchten Jahreszeit, für Maultiere gangbar ist. Auf dem burmanischen Gebiete ist diese Straße bereits fertiggestellt und auf dem chinesischen Gebiete wird sie dank den Bemühungen des großbritannischen Konsuls in Teng-Yueh von Ingenieuren der Kolonie Burma auf Kosten der chinesischen Regierung gebaut.

Wie jedoch verlautet, stellen sich die Kaufleute Rangoons nicht mit der Herstellung vorerwähnter Route bis Teng-Yueh zufrieden, sondern verlangen gegenwärtig schon Vorbereitungen zur Verlängerungen derselben bis Talifu, einem wichtigen Handelszentrum Yünnans, bereits näher zur Südgrenze der weiter nördlich gelegenen Provinz Szechuen, wodurch auch der Verkehr letzterwähnten Gebietes mit Burma und Rangoon namhaft gefördert werden würde.

Digitized by Google

Abgesehen von der Herstellung vorbesprochener Route hat nunmehr die Kolonialregierung von Burma auch für alle Waren, welche via Rangoon und Burma nach Teng-Yueh exportiert werden, die Rückerstattung von $^7/_8$ der bei dem Import nach Rangoon bezahlten Zoll- und Regiegebühren verordnet. Von dieser Begünstigung sind ausgenommen Waffen, Liköre und Parfüme, Munition, Opium, Salz, eingesalzene Fische und Petroleum. Für die Identifizierung der Ware bei Erlangung obenerwähnten Zollrückersatzes sind genaue Vorschriften erlassen und muß auch insbesondere die Ware längstens innerhalb zwei Jahre nach ihrer Einfuhr in Rangoon nach Yünnan zum Wiederexport gelangen.

Obwohl Transitsendungen von Waren via Haiphong und das französische Tonking nach Yünnan nur einem Zolle von 20 Prozent von den gesamten Importzöllen unterliegen, so gestaltet sich letzterer doch höher als ein Achtel der Einfuhrzölle von Burma und ergibt sich somit eine viel billigere und leichtere Einfuhr von fremdländischen Waren nach Yünnan via Rangoon und Britisch-Burma als via Haiphong und das französische Tonking. Diesbezüglich hofft die französische Regierung, daß die Fertigstellung der bereits im Bau begriffenen Yünnan-Eisenbahn Hanoi—Laekai—Mengtsze—Yünnanfu doch schließlich den Handelsverkehr auf erstgenannter Route endgültig schlagen und den überwiegenden Teil des Verkehres der chinesischen Provinz Yünnan nach Tonking lenken wird.

Die Eisenbahn Hongkong—Canton. Über diesen bereits seit langer Zeit geplanten und nunmehr der Verwirklichung entgegengehenden Bahnbau macht das k. u. k. Konsulat in Hongkong nachstehende Mitteilungen:

In der Sitzung des Legislative Council der Kolonie Hongkong am 25. Mai l. J. kündigte der Gouverneur Se. Exzellenz Sir Mathew Nathan an, daß in Peking Verhandlungen zwischen den Regierungen Großbritanniens und Chinas für die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn zwischen Hongkong und Canton eröffnet worden seien. Wie er hinzufügte, soll die Bahnlinie eine Spurweite von 4 Fuß $8^1/_2$ Zoll gleich ca. 1·55 *m* haben und soll der zwischen den beiden vorerwähnten Regierungen hinsichtlich des Baues und des Betriebes der Bahn abzuschließende Vertrag jenem ähnlich sein, welcher seinerzeit zwischen der großbritannischen Regierung und der British- und Chinakorporation im Hinblicke auf die gleiche Bahnlinie zustande gekommen war. Gleichzeitig eröffnete er den anwesenden Mitgliedern des Legislative Council, daß der vorerwähnte Vertrag vor seiner Zeichnung dieser Körperschaft zur Begutachtung vorgelegt werden wird und daß am 12. Mai l. J. bereits eine Abteilung von Geometern und Ingenieuren England verlassen habe, um die Vermessung der in Rede stehenden Bahnlinie durchzuführen.

Die Nachricht, daß somit dieses Eisenbahnprojekt einen weiteren Schritt zu seiner Verwirklichung gemacht habe, kam ziemlich unerwartet, obwohl schon wiederholt verlautete, daß der obengenannte neue Gouverneur dieser Kolonie seit seinem Amtsantritte unermüdlich bestrebt sei, den ehebaldigsten Bau dieses für die Kolonie so wichtigen Schienenstranges sicherzustellen. Umsomehr rief daher vorerwähnte Nachricht in den Kreisen der Bevölkerung Hongkongs sowie in der Tagespresse, welche unausgesetzt auf die Vorteile des Baues dieser Linie und auf die Nachteile der Verzögerung desselben für das Gedeihen der Kolonie hingewiesen hatte, freudige Erregung und Begeisterung hervor.

Hinsichtlich des gedachten Schienenstranges ist zu erwähnen, daß die Konzession zu dem Baue und Betriebe desselben schon in dem Jahre 1895 seitens der chinesischen und britischen Regierung obenbezeichnetem Syndikat erteilt worden war, welches in Hongkong durch die britische Firma Jardine, Matheson & Comp., die selbst an diesem Syndikate beteiligt ist, vertreten wird. Durch andere Unternehmungen, welche dieses Syndikat in China begonnen hatte, sowie insbesondere auch durch den Ausbruch der Boxerunruhen, durch die Geldknappheit auf dem Londoner Markte infolge des Krieges in Südafrika und andere Umstände war die Verwirklichung dieser Bahnkonzession bisher verhindert worden. Mittlerweile war im Jahre 1898 auch ein namhaftes Gebiet des der Insel Hongkong gegenüberliegenden Festlandes, das sogenannte neue Territorium, von China an Großbritannien verpachtet worden, wodurch sich auch die Bestimmungen der Konzession wesentlich änderten, da ein viel größerer Teil des projektierten Schienenstranges als früher auf britisches Territorium zu liegen kam.

Obwohl noch nichts Zuverlässiges bekannt ist, unter welchen Modalitäten die Bahnlinie gebaut werden wird, verlautet doch in gut informierten Kreisen, daß dieselbe auf dem britischen Territorium von der genannten Gesellschaft, auf dem chinesischen Territorium jedoch von der chinesischen Regierung gebaut werden soll. Es ist nicht ausgeschlossen, daß für erstere Strecke die Hongkonger Kolonialverwaltung auch eine Zinsengarantie leisten wird, um nur den Bahnbau sicherzustellen und zu beschleunigen. Daß die chinesische Regierung den Bau der anderen Strecke selbst übernimmt, hängt damit zusammen, daß erstere in jüngster Zeit immer mehr das Bestreben zeigt, den Bau der auf ihrem Territorium gelegenen Schienenstränge nicht mehr fremden Gesellschaften zu überlassen, sondern selbst durchzuführen. Darauf ist auch der Widerstand derselben Regierung gegen die Beteiligung belgischen Kapitales an dem Baue der Bahn Canton—Hankow sowie gegen den Bau letzterer auch selbst durch die amerikanischen Konzessionäre zurückzuführen und auch die Projekte chinesischer Notablen, Eisenbahnverbindungen zwischen Canton, Whampoa, Amoy und Futschen herzustellen, hängen damit zusammen. Hiebei frägt sich nur, ob es auch den Chinesen gelingen wird, das für den Bau dieser Schienenstränge nötige Kapital aufzubringen und, welcher Ingenieure sie sich bei Durchführung derselben bedienen werden.

Chinesische Bahnbauten. Im Monate April nahm der General-Direktor der kaiserlich chinesischen Eisenbahnadministration, S. E. Sheng-Kung-pao die Zeremonie des ersten Spatenstiches zum Baue der Shanghai—Nanking-Bahn vor. Diese formelle Feier hätte schon im Juni vorigen Jahres stattfinden sollen, mußte jedoch wegen einer langwierigen Krankheit des chinesischen Beamten bis jetzt verschoben werden. Mit der Inangriffnahme der Arbeiten wurde indes nicht gewartet und ist nun der Unterbau der Strecke Shanghai—Soochow, $56^1/_2$ englische Meilen, mit Ausnahme der Schwellen- und Geleiselegung vollständig fertiggestellt. Ein großer Teil der Brückenbauten ist ebenfalls der Vollendung nahe. Der Verkehr auf der Strecke Shanghai—Soochow dürfte, wie der General-Direktor in seiner Festrede selbst verkündete, schon im Oktober laufenden Jahres aufgenommen werden. Diese Bahn wird von einer englischen Gesellschaft, der British-China Corporation, mit hauptsächlich englischem Kapital gebaut und dürfte sich sehr rentabel erweisen. Die Entfernung nach Soochow auf dem Wasserwege beträgt 80 englische Meilen. Auch eine Strecke der Tientsin—Chinkiang-Bahn, nämlich die von Tsing nach King, wurde im Monate April vollendet. Zeitungsnachrichten zufolge soll die deutsche Gesandtschaft in Peking den Abschluß des definitiven Vertrages bezüglich der Teilstrecke Tientsin—Tsinanfu dieser Bahn, deren baldige Fertigstellung für die Interessen des Kiautschau-Gebietes von größter Wichtigkeit ist, urgieren. Bis jetzt hatte das englisch-deutsche Syndikat, das die Tientsin—Chinkiang-Bahn bauen will, mit der chinesischen Regierung nur ein vorläufiges Übereinkommen, aus dem Jahre 1898 datierend, geschlossen. Die chinesische Regierung hat, einem Telegramm aus Peking zufolge, die Eisenbahnlinie von Putso (Shansiprovinz) nach Taoko (Honanprovinz) von dem anglo-italienischen Syndikat, das diese Linie bisher exploitierte, angekauft.

Mehlfabrikation in China. Unter der Bezeichnung Hongkong Milling Comp. wurde vor kurzem in Hongkong, wie das dortige k. u. k. Konsulat in einem vom 11. Mai 1905 datierten Berichte mitteilt, eine Aktiengesellschaft zur Errichtung und zum Betriebe eines Mühlenetablissements gegründet, welches Unternehmen nach Auffassung der Hongkonger kommerziellen Kreise eine große Entwicklung und Rentabilität zu erreichen berufen ist. Bisher war Hongkong und Südchina überhaupt im Bezuge

Digitized by Google

von Mehl hauptsächlich von der Mühlenindustrie der Vereinigten Staaten von Amerika und Kanadas (an der Westküste Amerikas) abhängig, welcher Export in den letzten Jahren eine enorme Höhe erreicht hatte. Ähnlich wie Petroleum, ist nordamerikanisches Mehl ein allgemeiner Bedarfsartikel der chinesischen Bevölkerung geworden und findet gegenwärtig schon bis tief in das Innere Chinas flotten Absatz. Da Hongkong als Freihafen keinerlei Ein- und Ausfuhrstatistik besitzt, so sind über die Höhe des Importes amerikanischen Mehles keine zuverlässigen Daten zu erhalten und müssen als Ersatz für dieselben die Ziffern der Mehleinfuhr in den benachbarten chinesischen Häfen, wohin das Mehl zumeist via Hongkong zur Versendung gelangt, herangezogen werden. Diese betrugen im Jahre 1903 535.009 Pikuls für 2,077.870 Haikwan-Taels.

Diese Tatsache des steigenden Importes hat Hongkonger Kapitalisten veranlaßt, die Errichtung einer Mahlmühle in Hongkong selbst in Erwägung zu ziehen und eingangs erwähnte Aktiengesellschaft zu gründen, deren Kapital mit 1,000.000 mexikanischer Dollars vorläufig festgesetzt wurde. Als leitender Direktor wurde A. H. Rennie gewonnen, welcher bisher Vertreter der bedeutendsten amerikanischen Mühlen in Hongkong war und an der Entwicklung des Exportes desselben nach Hongkong großen Anteil hatte.

Das Unternehmen soll von Anbeginn an in großem Umfange errichtet werden, und ist zur Erbauung der Mühle ein Terrain im Dorfe Chung-Kwoon-O auf dem Hongkong gegenüberliegenden Festlande, am äußersten Ende der sogenannten Junkbai, nördlich vom östlichen Hafeneingange, erworben worden. Die Aushebung der Fundamente wurde bereits begonnen und wird die Mühle voraussichtlich in ca. 18 Monaten dem Betriebe übergeben werden. Das Terrain, auf welchem die Mühle zur Erbauung gelangt, grenzt auf einer namhaften Ausdehnung unmittelbar an das Meer, und hat letzteres daselbst eine Tiefe von zirka 26 Fuß englisch, so daß auch größere Hochseedampfer daselbst anlegen können, um Getreide zu löschen oder Mehl zu laden. Die Leistungsfähigkeit der Mühle ist mit einer täglichen Produktion von 8000 Sack oder einer monatlichen Produktion von 240.000 Sack Mehl veranschlagt.

Die Mühle soll mit Elektrizität betrieben werden, wofür die zahlreichen in der Nähe von Chung-Kwoon-O befindlichen Wasseradern die nötige Kraft liefern werden. Die vorerwähnten Wasserläufe werden nämlich in einem Reservoir von einem Fassungsraume von 450 Millionen Gallonen oder 2,043 450 *hl* gesammelt werden, von wo das Wasser mit einem Gefälle von 325 Fuß englisch oder ca. 100 *m* zur Mühle zur Speisung der dort aufgestellten Dynamos geleitet werden wird. Obwohl diese Wasserkraft für vollkommen hinreichend zum Betriebe der Mühle erachtet wird, so soll doch für den Fall, daß in der Zufuhr dieser Wasserkraft irgend eine Störung eintritt, noch eine mit Petroleum gespeiste Betriebsmaschine aufgestellt werden. Vorerwähnte Wassermengen werden, wie die Erbauer der Mühle annehmen, selbst in der trockenen Jahreszeit genügend sein, ca. 600 Pferdekräfte zu liefern. Es unterliegt keinem Zweifel, daß durch diese günstigen Wasserkräfte sich nicht nur die Produktion der Mühle verbilligen, sondern auch die Konkurrenzfähigkeit derselben gegenüber den Zufuhren auswärtigen Mehles steigern wird.

An Personal sollen ca. 300 Europäer und Chinesen engagiert werden und ist die Gesellschaft auch bereits in Verhandlung mit einem Fachmanne in Edinburgh, um denselben als Müller für das neue Etablissement zu gewinnen. Die Maschinen sind zum Teile in England, zum Teile in den Vereinigten Staaten von Amerika bestellt und liegt der Bau des Etablissements in den Händen der Hongkonger Architekten Leigh & Orange.

Behufs geeigneter Verwertung der Mahlabfälle beabsichtigt die Gesellschaft im Anschlusse an die Mühle eine Schweinemastanstalt zu errichten, welche ca. 20.000 Stück Schweine beherbergen soll. Zur Anlage dieser Anstalt ist die Gesellschaft hauptsächlich dadurch veranlaßt worden, daß Schweinefleisch das wichtigste Fleischnahrungsmittel der chinesischen Bevölkerung ist und der Preis desselben in Übereinstimmung mit dem Preise aller übrigen Nahrungsmittel infolge der primitiven Viehzucht der Chinesen und der zunehmenden Bevölkerungszahl derselben in Hongkong immer mehr im Steigen begriffen ist. So ist der Preis für Schweinefleisch bereits auf 30 Cents pro lb. englisch gestiegen, während die Gesellschaft denselben dank ihrer Schweinemastanstalt mit mindestens 24 Cents zu liefern im stande zu sein hofft.

Hinsichtlich des Absatzes rechnet die Gesellschaft, wie schon an einleitender Stelle bemerkt, auf Hongkong und die benachbarten Teile Südchinas. Die nötigen Weizenmengen hofft sie aus dem Cantondelta und den den übrigen Teilen Südchinas, sowie aus dem Gebiete des Yantsekiang, der Kornkammer Chinas, zu beziehen. Es ist gleichwohl nicht ausgeschlossen, daß sich bei dem Bezuge dieser Rohmaterialien, ähnlich wie seinerzeit bei der ersten Dampfmühle in Shanghai, in den Anfangsjahren des Betriebes einige Schwierigkeiten ergeben werden.

Interessant wird es auch sein, zu beobachten, welche Haltung die amerikanischen Mühlen, die heute das Monopol der Mehlversorgung Chinas besitzen, gegenüber der Gründung einer Mühlenindustrie in Hongkong einnehmen werden, und kann wohl angenommen werden, daß dieselben wie bisher es nicht an Bestrebungen fehlen lassen werden, ihren Mehlexport noch weiter zu verbilligen und zu fördern und dadurch die Produktion der Hongkonger Mühle auf eine harte Probe zu setzen. Dabei wird diese Mühle, ähnlich wie die oben erwähnte Dampfmühle in Shanghai, noch lange nicht im stande sein, den gesamten lokalen Bedarf an Mehl zu decken und daher wird ein großer Teil desselben noch immer den amerikanischen Mühlen erhalten bleiben. Immerhin wird aber die Errichtung der in Rede stehenden Mühle nicht wenig beitragen, die Konkurrenzverhältnisse in Weizenmehl in Ostasien zu verschärfen und dadurch auch die Aussichten für eine erfolgreiche Ausdehnung des ungarischen Mehlexportes dahin zu verringern.

Die Einwanderung in Australien. Einem Berichte des Handelssachverständigen beim deutschen Konsulate in Sydney entnehmen wir:

Nach der Begründung der Kolonie Neu-Südwales bis zum Jahre 1851 hat sich die Bevölkerung Australasiens nur langsam vermehrt, hatte doch in diesem Jahre die heutige Commonwealth nur 403.889 und Neuseeland nur 26.707 Einwohner. Erst nachdem die Goldfunde ihre Anziehungskraft ausübten, fand eine größere Einwanderung statt, und bis zum Jahre 1860 blieb sie der Hauptfaktor für die Vermehrung der Bevölkerung. Mit dem Aufhören der großen Funde aber ließ auch die Stärke dieses Zustroms nach, und da die bisher Eingewanderten nicht gerade zu den besten Elementen gehörten, entschlossen sich die verschiedenen Staaten, um ihnen ein Gegengewicht zu geben, den Einwanderern, die sich den ländlichen Gewerben widmen wollten, Staatshilfe und besondere Vorteile zu gewähren. Auf diese Weise wurden im ganzen bis Ende 1902 761.034 Personen in das Land gezogen, nämlich 211.972 nach Neu-Südwales, 140.102 nach Viktoria, 169.203 nach Queensland, 95.348 nach Südaustralien, 7132 nach Westaustralien, 21.699 nach Tasmanien und 115.578 nach Neuseeland.

Heute haben die Regierungen mit Ausnahme der von Queensland und Westaustralien diese Politik eingestellt, aber der statistisch nachgewiesene Rückgang der Einwanderung, die im Commonwealth kaum noch groß

Digitized by Google

genug ist, um die Auswanderung auszugleichen, und gleichzeitig der immer auffallender werdende Rückgang in der Geburtsrate haben seit kurzem der Bundesregierung Veranlassung gegeben, einer Hebung der Einwanderung näherzutreten, da laut Verfassung diese in ihren Bereich fällt. Getreu ihren bisherigen Grundsätzen treten aber die Arbeiter derartigen Vorschlägen entgegen, und bei dem Einflusse, den sie haben, wird ihnen voraussichtlich der Erfolg nicht fehlen.

Seit langem schon sind das »Weiße Australien« und »Australien für die Australier« zu Schlachtrufen geworden, die von den Vertretern der Arbeiter bei jeder Gelegenheit angewandt werden. Was den ersteren, das »Weiße Australien« angeht, so läßt sich die Abneigung der Bevölkerung gegen die Chinesen, Japaner, Indier, Afghanen u. s. w. schon verstehen. Für Australien ist die gelbe Gefahr wirklich vorhanden, und es kann kaum bezweifelt werden, daß Australien heute eine viel größere Zahl ihrer Vertreter beherbergen würde, wenn nicht strenge gesetzliche Maßregeln eine größere Einwanderung dieser unerwünschten Bevölkerung bisher verhindert hätten. Ziemlich mit die erste Arbeit des ersten Bundesparlaments war es daher, auch diese Einwanderung Farbiger für den ganzen Bund zu regeln und nach Möglichkeit zu hindern.

Durch die Pacific Islands Labourers Bill wurde die weitere Verwendung farbiger Arbeiter auf den Zuckerplantagen Nordaustraliens eingeschränkt, beziehungsweise verboten, so daß seit dem 31. März 1904 keine neue Zufuhr mehr stattfinden darf und bis zum 31. Dezember 1906 alle im Lande beschäftigten Südseeinsulaner nach ihrer Heimat zurückgeschickt sein müssen. Über die Weisheit dieser Maßregel sind die Meinungen verschieden, jedenfalls kann aber trotz allen Widerspruchs nicht bezweifelt werden, daß der in der tropischen Zone liegende Teil Australiens niemals durch weiße Arbeit in der richtigen Weise kultiviert und nutzbar gemacht werden kann.

Die »Immigration Restriction Act« vervollständigte die bestehenden Staatsgesetze, die sich hauptsächlich gegen die Chinesen richten, indem sie bestimmt, daß allen Personen, welche nicht 50 Worte nach Diktat in einer europäischen Sprache schreiben können, die Einwanderung zu verbieten ist. Es liegt in der Natur der Sache, daß sich auch diese Verordnung in der ersten Linie gegen die farbige Bevölkerung Asiens richtet, aber die Fassung des Gesetzes ist eine solche, daß sie, wenn wünschenswert, auch für Europäer wirksam gemacht werden kann. Neben den weiteren Bestimmungen, die Mittellose, Geistesschwache, Verbrecher u. s. w. ausschließen, wird dann noch verfügt, daß alle unter Vertrag ankommenden Handarbeiter zurückzuweisen sind, vorausgesetzt, daß ihre Handfertigkeit dem Minister nicht für die Hebung der australischen Industrien notwendig erscheint.

Diese letzte Bestimmung steht mit dem oben erwähnten beliebten Wahlruf »Australien für die Australier« in engster Verbindung; man will keinen Zuzug mehr. Das Bedenkliche dieser Politik ist längst von allen einsichtigen Leuten begriffen worden, aber ein Versuch, den Arbeitern beizubringen, daß die schließliche Überschwemmung Australiens durch die asiatischen Völker nur dann vermieden werden kann, wenn eine starke weiße Bevölkerung das Land verteidigen kann, wäre einstweilen verlorene Mühe, und es wird noch bitterer Erfahrungen bedürfen, ehe die die Mehrheit bildende Arbeiterbevölkerung dies einsieht.

In Neuseeland bestehen keine derartigen ausschließenden Gesetze, nur einwandernde Chinesen bezahlen eine Kopfsteuer von 100 £ (2000 *M*), und die Schiffe dürfen nur für jede 200 *t* Raumgehalt je einen Chinesen anbringen. Dieses und die bessere wirtschaftliche Lage der Kolonie sind die Veranlassung, daß in den letzten Jahren der Strom der Einwanderer nach der Inselkolonie geht. Im allgemeinen ist Australasien heute als Ziel für deutsche Einwanderer nicht zu empfehlen, wenigstens nicht für solche ohne Kapital. Am meisten Aussicht haben noch Landleute, da Land unter ziemlich günstigen Bedingungen leicht erhältlich ist, aber auch nur dann, wenn sie genügend Mittel haben, um in den ersten Jahren nicht auf das Einkommen aus ihrer Arbeit für den Lebensunterhalt angewiesen zu sein. Handwerker fanden früher meist gutes Fortkommen, aber mit dem Niedergange der wirtschaftlichen Verhältnisse ist heute wenigstens im Australischen Bunde weder für sie noch für andere Handarbeiter irgendwelche Aussicht vorhanden. Noch weniger empfiehlt es sich für Angehörige des Kaufmannsstandes, ohne feste Stellung nach Australasien auszuwandern; denn auch hier herrscht eine große Überfüllung. Mitglieder der akademisch gebildeten Stände erzielen hier auch nur selten dauernde Erfolge und dann erst nach hartem Kampfe.

Eisenbahnbauten auf den Philippinen. Auf den Philippinen ist der Bau von Eisenbahnen, welche die wichtigsten Produktionszentren erschließen sollen, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Manila über das I. Quartal laufenden Jahres mitteilt, noch immer im Stadium des Projektes, scheint aber einer baldigen Verwirklichung entgegenzugehen, nachdem die philippinische Regierung gewisse Garantien, unter anderm diejenige einer Rendite von 4 Prozent, übernimmt. Der Bau der kleinen Linie Manila—Antipolo ist im Gange. Die Manila—Dagupan Railway Company, welche die Konzession besitzt, hatte große Schwierigkeiten mit bezug auf den Ankauf des benötigten Landes wegen der exorbitanten Forderungen der Besitzer zu überwinden. In Manila soll demnächst das Netz der elektrischen Straßenbahnen dem Betrieb übergeben werden.

LITERATUR.

»Morgen- und Abendland«. Vergleichende Kultur- und Rassenstudien von Dr. Adolf Harpf.

Der Verfasser des Werkes, das unter obigem Titel soeben im Verlage von Strecker & Schröder in Stuttgart erschienen ist, kennt die ebenso reiche als alte Kulturwelt des islamitischen Ostens aus jahrelangem Aufenthalte und versteht es, dieselbe in ebenso ansprechenden, wie klaren und lichtvollen Bildern vor Augen zu führen.

Der Leser fühlt aus jeder Zeile des von Anfang bis zu Ende interessanten Buches den selbstdenkenden scharfen Beobachter heraus, dessen Darlegungen in wohltuendem Gegensatze zu den meisten mehr phantastisch aufgeputzten, als der nackten Wirklichkeit entsprechenden Schilderungen des Landes der Wunder und der Märchen stehen. Gleich in dem orientalischen Reisebriefe, der das Vorwort vertritt, zeigt sich der Verfasser als klarblickender Beobachter der Außenseiten des Orientlebens, dem die tiefen Schatten neben den grellen Lichtern nicht entgangen sind.

Vollends in den folgenden Kapiteln, die in ebenso tiefgründiger als formvollender Weise auf das Wesen der alten und neuen Kulturen des Morgenlandes eingehen, steht die Treffsicherheit des Urteils in dem ganz reichen Schrifttume, das wir über den Orient besitzen, unerreicht da. Hiebei ist es der überall durchschimmernde vergleichende Blick auf das Wesen und die Grundlagen unserer eigenen westländischen Kultur, welcher dem Werke dauernde kulturwissenschaftliche Bedeutung sichert. Durchwegs zeigt sich der Verfasser auf der Höhe der modernen Kultur- und Rassenforschung, und ohne zu wiederholen, was Reisehandbücher enthalten, sind die eingestreuten Berichte über des Verfassers Orientfahrten und Erlebnisse keineswegs von der Art gewöhnlicher Reisebeschreibungen, in welchen Kulturbetrachtungen nebenher zu laufen pflegen. Immer ist es dem Verfasser vor allem um die unmittelbare Voraugenstellung orientalischen Lebens und Rassetumes zu tun, um von da aus zugleich helle Streiflichter über Ursprung und Wesen unserer eigenen Westkultur zu verbreiten.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

August 1905. Nr. 8.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Österreichische Handelsbeziehungen zu Persien. — Wirtschaftliche und kommerzielle Verhältnisse in Djibouti. — Anglo-indische Missionen in Persien. — Tonking. — Kwang-Tschauwan, eine südchinesische Pachtung Frankreichs. — Miszellen. Viehexport aus Novibazar. — Der wirtschaftliche Aufschwung Smyrnas. — Boykott des nordamerikanischen Handels durch die Chinesen. — Die Tramwayfrage in Shanghai. — Verwendbarkeit von Motorbooten in Südchina. — Australische offizielle Handelsagenten in Hongkong. — Wirtschaftliche Verhältnisse auf den Philippinen. — Der Handel von Buschir im Jahre 1904/05. — Die Kulieinwanderung in Südafrika. — Eine indisch-argentinische Dampferlinie.

ÖSTERREICHISCHE HANDELSBEZIEHUNGEN ZU PERSIEN.

Von **Wilhelm Blumann (Teheran).**

Wie sehr Österreich-Ungarn in der Entwicklung seiner Handelsbeziehungen zu Persien hinter Rußland und dem britischen Reiche zurückgeblieben ist, hierüber gibt die seit einigen Jahren in Teheran erscheinende Statistik der persischen Ein- und Ausfuhr interessanten Aufschluß. Denn am Importe nach Persien war Rußland in der Periode 1903/04 mit 184·7 Millionen Krans an erster Stelle beteiligt, dann folgte England mit 128·4 Millionen Krans. Erst an vierter Stelle reihte sich Österreich mit nur 12 Millionen Krans an. Auch am Exporte betätigte sich Rußland in der Periode 1903/04 (also vor dem russisch-japanischen Kriege!) an leitender Stelle mit 155·5 Millionen Krans. Auf der Liste der aus Persien importierenden Staaten fehlt Österreich leider ganz.

Sowohl unter den leitenden Persönlichkeiten als unter den Kaufleuten Persiens gibt es für Personen und Waren keine bessere Einführung als deren Herkunft aus Österreich. Das frühere Wort »naemzauwy«, heute durch das phonetisch vom französischen Worte Autriche abgeleitete »autrichy« ersetzt, wirkt in vielen Fällen wie ein Zauberwort. Freilich ist dies zum nicht geringen Teile dem echt mohammedanischen Konservatismus der Bevölkerung Persiens und deren Beherrscher zu verdanken, wenn Österreich nach langer Zeit nicht besonders eifriger Bemühung um die Handelsbeziehungen zu Persien immer noch in Verbindung mit diesem Lande geblieben ist.

Und dennoch ist Persien mit seinen ca. 10 Millionen Einwohnern einer der ältesten und treuesten Freunde und Abnehmer Osterreichs im Herzen Asiens! Österreichs Export nach Persien erfährt, wie aus der persischen Zollstatistik ersehen werden kann, große Schwankungen. Er war im Jahre 1901/02 ungefähr auf gleicher Höhe mit 1903/04. In der Zwischenzeit aber von 1902/03 war er um 800.000 Krans gefallen, um sich erst 1903/04 wieder auf den früheren Stand und sogar darüber zu erheben. Dies liefert den Beweis für die Tatsache einer nicht genügend gepflegten Verbindung, den Beweis für die irrationelle Bewirtschaftung eines wertvollen Absatzgebietes!

Die absolute Höhe der österreichischen Einfuhr nach Persien von 12 Millionen Krans spricht aber dafür, daß ein reges Interesse und ein unbedingter Bedarf für die österreichischen Erzeugnisse im Lande vorhanden ist, und daß diesen so zähe an der österreichischen Ware hängenden Kunden nur ein gewisses größeres Entgegenkommen, einige Erleichterungen und Unterstützungen im Handelsverkehre gewährt werden müßten, um ihre Kauflust und Aufnahmsfähigkeit zu steigern.

Rußland verdankt es in hohem Maße der Tätigkeit seiner mit der Zentrale in Teheran etablierten und über alle größeren persischen Provinzstädte ausgebreiteten Bank, daß es derzeit beinahe zwei Fünftel des gesamten persischen Importes zu decken in der Lage ist. Diese Bank gibt den Vermittler zwischen russischen Lieferanten und persischen Kommittenten ab und duldet neben sich weder heimische noch ausländische Konkurrenten. Sie streckt die bedeutenden Summen für Frachten und Zölle der russischen Waren vor und besorgt deren Spedition und Übergabe an Ort und Stelle. Sie schließt mit ihren Kommittenten Kontrakte auf Kursversicherungen ab und gewährt den persischen Käufern gegen verhältnismäßig geringe Zinsen bedeutende Kredite. Dies fördert natürlich den Absatz russischer Waren, die überdies noch den anderen europäischen gegenüber den Vorteil der nahen Grenze, d. h. der billigeren Fracht und eines speziell im Interesse Rußlands ausgeklügelten Zolltarifes besitzen.

Auch England verfügt in Teheran über eine Bank, die ausgedehnte Filialen in den Provinzen errichtet hat. Wenn auch dieses Institut den englischen Importeuren ein so weitgehendes Entgegenkommen, wie es die russische Bank ihren Kunden gegenüber ausübt, nicht gewährt, wissen dennoch die sehr kapitalskräftigen englischen Kaufhäuser sich vor dem Einflusse der Schwankungen der persischen Valuta zu bewahren, indem sie den größten Teil ihres Importes durch den Export persischer Naturprodukte und Erzeugnisse kompensieren und den Saldo im eigenen Arbitragegeschäfte zur Überweisung bringen. Auch Spedition und Verzollung ihrer Waren besorgen sich diese Firmen selbst und mit eigenem Geld, wie sie sich überhaupt keine Gelegenheit entgehen lassen, aus dem hohen persischen Zinsfuße, dem der Import der anderen europäischen Staaten tributpflichtig ist, Nutzen zu ziehen.

Dank dem Umstande, daß die Politik der russischen Bank in Persien eine gewisse Baissetendenz zum Nachteil der persischen Valuta zu verfolgen scheint, ist neuester Zeit der Import europäischer Waren noch schwieriger geworden, als er schon bisher war. Es scheint auch, als ob die Engländer, deren Handelstätigkeit dadurch nicht in Mitleidenschaft gezogen wird, ruhig zusehen. Den russischen Interessen kann es nicht viel schaden, wenn der Wert der persischen Währung auf ein Minimum herabsinkt, weil Rußland dadurch für seine der persischen Regierung gemachten Anleihen, die in Rubel zurückzubezahlen sind, mehr Silberkrans hereinbekommt, der Kurswert des Silberkran aber im Juli laufenden Jahres bereits unter den Wert seines wahren Silbergehaltes herabgedrückt sein soll!

Da seit vielen Jahren die Handelsbilanz des Landes passiv ist und da Persien nennenswerte Depots im Auslande nicht besitzt, demnach, abgesehen von seinem Export, auf anderweitige Aktivposten seiner Zahlungsbilanz nicht zu rechnen hat, ist alles im Verkehr befindliche Gold in das Ausland abgeflossen. Goldtomans gibt es nicht mehr; geblieben sind nur die Silberkrans (1 Toman hat 10 Krans), und auch der Kurswert des Silberkrans ist in stetem

Digitized by Google

Rückgange. Große Zahlungen im Inlande müssen also in Silber, und zwar in Stücken à 2 Krans und à 1 Kran (5 Krans-Stücke sind nur selten anzutreffen!) oder, was weniger umständlich ist, in den Noten des Teheraner englischen Bankinstitutes (die jedoch nur auf persische Währung, ohne Angabe der Zahlbarkeit in einem bestimmten Metalle lauten) geleistet werden.

Ein Kran hat nur ca. 42—44 h Wert, ein 2 Krans-Stück demnach 84—88 h. Man bedient sich daher bei größeren Zahlungen mit Vorliebe der Banknoten. Da die russische Bank nur den Handel mit Rußland pflegt, Persien aber auch seine Schulden an das übrige Ausland im Rimessenverkehre bezahlen muß, fällt der Löwenanteil des Rimessengeschäftes an die englische Bank in Teheran ab. Sie bekommt auf diesem Wege billig ihre eigenen Banknoten zurück, die sie einlöst, indem sie, dem schwachen Kranskurse entsprechend, weniger Devisen dafür auf das Ausland abgibt. Allerdings muß sie dafür ihre Depots im Auslande stark angreifen; diese tragen dort aber kaum jene Zinsen, welche das im persischen Verkehre befindliche Kapital einbringt.

Darum erhält sich mit Hartnäckigkeit das Gerücht, daß der Silberkran heute von den Banken in Teheran nur unter seinem wahren Kurse angenommen werde. Auch ist es merkwürdig, daß die beiden Banken oft die verschiedensten Notierungen machen, und daß selbst auf ein und derselben Bank im selben Augenblicke zu verschiedenen Kursen bedient wird. Überdies läßt sich die russische Bank ihren russischen Kommittenten gegenüber in Kursversicherungen ein, die manchmal zu ihren Lasten sehr starke Differenzen dem Tageskurse gegenüber ergeben. Eine öffentliche Kursnotierung wird bei derartigen Zuständen beiderseits vermieden!

Es fehlt in Persien ein von ähnlichen Operationen sich fernhaltendes österreichisches Bankinstitut, das den bestehenden Ring zu brechen und für den österreichischen Import aus und den Export nach Persien gleich günstige Bedingungen zu schaffen hätte, wie sie für England und Rußland bereits bestehen. Eine derartige Bank würde in Persien selbst gerne gesehen werden und auch dem österreichischen Handel mit Persien sehr nützen. Ein derartiges Institut stünde auch in einem Lande, wo der Jahreszinsfuß 12 Prozent und mehr beträgt, auf einer ziemlich sicheren Basis. Jetzt gerade infolge der weltumwälzenden Resultate des russisch-japanischen Krieges ist der Augenblick gekommen, einen derartigen Plan auszuführen, da der eine der beiden für Persien ins Gewicht fallenden Machtfaktoren auf lange Zeit geschwächt sein dürfte, England aber sich dem internationalen Handel niemals hindernd in den Weg gestellt hat und dies wohl auch künftighin nicht tun wird.

WIRTSCHAFTLICHE UND KOMMERZIELLE VERHÄLTNISSE IN DJIBOUTI.

Ein vom 1. April l. J. datierter Bericht des k. u. k. Linienschiffsfähnrichs Budislav Stipanovic auf S. M. Schiff »Panther« macht über die wirtschaftlichen und kommerziellen Verhältnisse des französischen Hafenplatzes Djibouti am Südwestausgange des Roten Meeres nachfolgende Mitteilungen:

Frankreich war nach der Gründung der Kolonie Obock, in der Erkenntnis, daß dieser Platz auch bei Aufopferung vieler Geldmittel dem Zwecke nicht entsprechen dürfte, bestrebt, seine Einflußsphäre am Golfe von Tadjura immer mehr auszudehnen. Das heutige französische Protektorat der Somali-Küste grenzt im Norden an die eriträische Kolonie, im Süden an die englische Somali-Küste; mithin erstreckt es sich über einen Küstenstrich von 150 Seemeilen. Die Grenzen des Protektorates gegen das Innere sind begreiflicherweise noch nicht gezogen, und wird deren Feststellung erst vom weiteren Schicksale Abessyniens abhängen. Es ist immerhin bemerkenswert, daß gegenwärtig Frankreichs äußerste Feldpolizeistation am 90. Kilometer auf der Straße von Djibouti nach Direh-Dauah disloziert ist.

Djibouti, der Hauptort des Protektorates, wurde im Jahre 1892 gegründet, um Obock zu ersetzen. Ein gegen Wind und Wetter geschützter Hafen mit vorzüglichem Ankergrunde und das sanft ansteigende Hinterland sind die Hauptvorteile Djiboutis gegenüber Obock, dessen kleiner, aus vorgelagerten Korallenbänken gebildeter Hafen und der unweit von der Küste und parallel zu dieser sich erhebende steile Gebirgszug für eine gedeihliche Entwicklung von Handel und Verkehr minder geeignet erscheinen mußten. Djibouti — nunmehr ein ansehnliches Städtchen — liegt auf dem gleichnamigen Kap, umgeben von einer 300 *km* breiten wasserarmen Wüstenzone.

Die klimatischen Verhältnisse sind schon durch die geographische Lage gegeben, und die jährlichen Schwankungen hängen vom früheren oder späteren Einsetzen der Monsuns ab. Die Beständigkeit hoher Temperaturen, speziell in den Monaten Mai und Juni, macht aus Djibouti die heißeste Kolonie Frankreichs.

In der Bevölkerung Djiboutis sind alle europäischen Nationen und die verschiedensten Rassen vertreten, doch trifft man hier die Issa-Somali, die ursprünglichen Bewohner des Landes, am spärlichsten an. Letztere führen als Hirten ein Nomadenleben und sind gezwungen, in fernere, wasserreichere Regionen zu ziehen, auf der Suche nach besseren Weideplätzen für ihre Herden. Unter den Europäern (ca. 400) finden sich, abgesehen von den Franzosen, hauptsächlich Griechen, Italiener, Schweizer, Russen und Österreicher. Die Angehörigen der Monarchie (30), in der Mehrzahl Dalmatiner, sind bei der Bahn als Taglöhner angestellt, ein einziger unter ihnen ist Kaufmann. Sie genießen den Ruf arbeitsamer, sparsamer und ehrlicher Leute. Ihr täglicher Verdienst schwankt zwischen 8 und 11 Franken. Unter den nichteuropäischen Einwohnern Djiboutis sind hauptsächlich Araber vom Yemen anzutreffen, welche als Coolies oder Heizer herübergekommen sind, dann Armenier, Ägypter, Inder, Abessynier und schließlich Vertreter aller Rassen und Stämme, welche diesen Winkel Afrikas bewohnen (Issa, Gadaboursis, Haberaouals, Dankali, Medjourtin etc.).

Dieser bunten und künstlich zusammengestellten Bevölkerung entspricht ein analoges Gemisch von Sprachen und Religionen. Die angeführten Umstände lassen es erklärlich erscheinen, daß auf dem Gebiete der Volkserziehung bisher wenig erreicht wurde. Die zwei in Djibouti bestehenden Schulen, eine für Knaben und eine für Mädchen, werden von französischen Ordensgeistlichen geleitet und fast ausschließlich von europäischen Kindern besucht. Im Jahre 1904 wurde eine dritte, staatliche Schule mit arabischer Unterrichtssprache eröffnet und sollen speziell in dieser Schule die Resultate gute sein.

Djibouti ist mit allen Bedarfsartikeln reichlich versorgt, nur Obst und Grünzeug fehlen fast gänzlich. Ersteres wird hauptsächlich aus Zanzibar importiert. Im öffentlichen Garten zu Ambouli, $3^1/_2$ *km* von der Stadt entfernt, sind Baumpflanzungen versucht worden, die mittelmäßig gedeihen. Private haben es unternommen, in derselben Gegend sogar die Baumwollpflanze zu züchten und sollen hiebei gute Resultate erzielt worden sein. Hiemit ist auch der Beweis erbracht worden, daß der Korallenboden der Umgebung Djiboutis bei Vorhandensein von Wasser produktiv sein könnte. Letzteres wird aus Ambouli in die Stadt geleitet. Die Societé industrielle de Djibouti, welcher die 7 *km* lange Wasserleitung gehört, ist kontraktlich verpflichtet, das Wasser zu bestimmten Preisen an die Kolonialverwaltung und die Bevölkerung zu liefern. Das den Schiffen verabfolgte Wasser kostet 8 Franken die Tonne.

Digitized by Google

Schiffskohle ist in genügender Menge vorhanden. Die Gesellschaft der Messageries Maritimes hält Kohlendepots für den eigenen Bedarf, während die Kompagnie Afrique Orientale Kohlenlager für den Verkauf unterhält. S. M. Schiff »Panther« wurde seitens letzterer die Tonne Kohle zu 33 sh. geliefert. Provisorischen Charakter trägt ein russisches Kohlendepot, welches gelegentlich der Ausreise der baltischen Flotte errichtet wurde.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit in der Stadt und Umgebung werden zwei Polizeiabteilungen unterhalten, und zwar die städtische Polizeiabteilung und die Feldpolizei, welch letztere in Stationen auf der Straße längs der Bahnlinie Djibouti—Direh—Dauah aufgestellt ist.

Während die Sicherheitsverhältnisse in der Stadt nichts zu wünschen übrig lassen, sollen Überfälle schon in unmittelbarer Nähe derselben keine seltene Erscheinung sein. Die sanitätspolizeilichen Vorschriften werden ziemlich strenge gehandhabt. Zur Abhaltung der Quarantäne wurde bisher das alte Aviso »Pinguoin« verwendet, welches nunmehr unbrauchbar geworden ist. Die Kolonialverwaltung beabsichtigt, auf dem Eilande Héron ein Lazarett zu errichten. Das ist eine unbedingte Notwendigkeit für Djibouti, das im Verkehre mit Ländern steht, welche häufig von Epidemien heimgesucht werden.

Das Postwesen Djiboutis umfaßt: 1. den Postdienst der eigentlichen Kolonie, 2. den Transit-Postdienst und 3. den Postdienst mit Abessinien. Bezüglich des dritten Punktes ist zu erwähnen, daß Abessinien dem Weltpostvereine nicht angehört. Postsendungen aus Abessinien bedürfen daher zur Weiterbeförderung einer besonderen Frankierung durch die französische Post. Die Geistlichen der französischen Mission in Harar haben in Djibouti eine Art Privatbureau gegründet, dessen Aufgabe es ist, den Postdienst zwischen Harar und Djibouti zu regeln. Dieses Bureau leistet den Einwohnern Harars gute Dienste, ändert aber nichts an dem noch sehr mangelhaften Postverkehre mit Abessinien. Die Postabfertigung von Djibouti nach Abessinien erfolgt dreimal wöchentlich, jene nach Marseille dreimal im Monate und ebensooft treffen Postsendungen aus Marseille ein. Außerdem vermittelt der Lokaldampfer »Binger« einmal wöchentlich den Postverkehr mit Aden.

Die Kolonie besitzt ein städtisches Telephonnetz mit ca. 20 Sprechstellen und ist mit Harar telephonisch verbunden. Die Linie Djibouti—Harar ist Privateingentum der Eisenbahngesellschaft und dient ausschließlich zum eigenen Gebrauche. Die Einnahmen der Kolonie aus dem Post- und Telephonverkehre bilden im Haushalte derselben einen nicht zu unterschätzenden Faktor. Sie betrugen im Jahre 1903 43.543 Franken.

Das Telegraphenkabel geht über Obock nach Perim und gehört der Teil Djibouti—Obock der Kolonie und jener Obock—Perim der Gesellschaft »Eastern Telegraph«. Der Tarif für Kabeltelegramme nach Europa ist von Franken 4·10 auf Franken 3·47 für das Wort herabgesetzt worden. Außer dieser staatlichen Telegraphenlinie existieren zwei Linien nach dem Innern, wovon die eine, der Eisenbahngesellschaft gehörig, bis Direh-Dauah geht und die zweite, Eigentum eines anderen Finanzkonsortiums, Direh-Dauah mit Adis-Abeba verbindet. Dadurch ist der telegraphische Verkehr zwischen Djibouti—Direh-Dauah—Harar—Adis-Abeba und einer gewissen Anzahl von Zwischenstationen gesichert. Der Tarif ist in Franken pro Wort (Minimum 10 Worte): Djibouti—Direh-Dauah 0·20, Djibouti—Harar 0·30 und Djibouti—Adis-Abeba 0·60. Die Einnahmen aus dem Telegraphenverkehr erreichten 1903 den Betrag von 61.704 Franken, wovon 15.446 auf die Kolonie und der Rest auf die Kabelgesellschaft »Eastern Telegraph« entfielen.

An der Spitze der Kolonialverwaltung steht ein Gouverneur. Bisher war es Sitte, diese Funktionäre nie länger als zwei Jahre auf diesem Posten zu belassen. Zur Stellvertretung des Gouverneurs bei einer zeitlichen Abwesenheit ist ein Generalsekretär berufen, welcher zu gleicher Zeit Vorstand eines eigenen Amtes, des Generalsekretariats, ist. Die sonstigen Ämter sind noch: das Gericht, das Zollamt, das Post- und Telegraphenamt, das Sanitätsamt, das Bauamt, das Polizeikommissariat und schließlich das Zahlamt. Von fremden Mächten sind Rußland und Abessinien vertreten. Mit den Agenden des russischen Konsulates ist der jeweilige Agent der »Messageries Maritimes« betraut.

Den Mittelpunkt des Handelsverkehres der ganzen Somalküste bildet Djibouti. Der Aufschwung, welchen Djibouti in den letzten Jahren genommen hat, ist ausschließlich dem Baue der abessinischen Eisenbahn zuzuschreiben, und die Weiterentwicklung hängt naturgemäß vom Ausbaue dieser Bahn ab, deren erster Trakt Djibouti—Direh-Dauah (308 *km*) nur bis zur Grenze des produktiven Gebietes reicht. Doch ist Djibouti nur ein Durchfuhrhafen und wird es noch auf lange Zeit bleiben. Die progressive Zunahme der Handelsbewegung, seitdem die Bahn dem Verkehre übergeben wurde, erhellt aus folgenden statistischen Daten:

Jahr	Gesamteinfuhr Franken	Gesamtausfuhr Franken	Totaler Warenumsatz Franken
1900	5.929.000	693.000	6,622.000
1901	7,334.000	2,679.000	10,013.000
1902	7,364.000	5,945.000	13,309.000
1903	7,530.000	5,530.000	13,060.000

Diese sowie alle folgenden in diesem Kapitel angeführten Daten sind dem »Generalberichte der Kolonie aus dem Jahre 1903« entnommen, welcher als offizielle Quelle bezeichnet wurde. Jener des Jahres 1904 ist noch nicht zusammengestellt, doch wurde von kompetenter Seite versichert, daß die Daten des Jahres 1904 von jenen des Jahres 1903 nur ganz unbedeutend abweichen. Aus vorstehenden Daten ist zu entnehmen, daß im Jahre 1903 eine allgemeine Stagnation eingetreten ist, die auf das Unterbleiben der Fortsetzung des Bahnbaues zurückzuführen ist. An diesem stationären Zustande dürfte die nächste Zukunft kaum viel ändern, und zwar insolange, als nicht die Bahn bis ins Herz von Abessinien vordringt und in diesem Lande günstigere Verhältnisse zur freien Entwicklung von Ackerbau, Handel und Industrie vorhanden sein werden.

Die Gesamteinfuhr im Generalhandel betrug im Jahre 1903 7,500.221 Franken gegenüber 7,364.846 Franken im Jahre 1902, somit ein Plus von 165.375 Franken. Die Plusdifferenz zwischen den Jahren 1901 und 1902 bezifferte sich auf nur 30.164 Franken, woraus erhellt, daß der Einfuhrhandel, wenn auch nur in bescheidenem Maße, sich immer günstiger gestaltet. Bezüglich der einzelnen Importartikel wäre mitzuteilen:

Doura (holcus sorgum) bildet das Hauptnahrungsmittel der einheimischen Bevölkerung. Bei dem gegenwärtigen Zustande der Landwirtschaft in Abessinien kann dieses Land für den Bedarf der Küstenregion nicht aufkommen, daher die hohe Importziffer.

Zucker bildet nicht den Gegenstand eines bedeutenden Handels. In letzter Zeit sind geringe Mengen aus der Monarchie importiert worden.

Tabak in Blättern ist für die in Djibouti seit 1902 bestehenden Zigarettenfabriken bestimmt. Die hier erzeugten Zigaretten führen den Namen »Orientales« oder »Egyptiennes« und werden neben denjenigen europäischer oder algierischer Herkunft verkauft. Der Tabak wird aus der Türkei oder aus Asien via Aden importiert. Auch an der französischen Somaliküste wurden Versuche mit der Tabakkultur gemacht, aber die bisher erzielten Erfolge vermochten keinen nennenswerten Einfluß auf den Import auszuüben.

Der Holzhandel gewinnt immer mehr an Bedeutung, da dieses wichtige Konstruktionsmaterial an der dürren Küste gänzlich fehlt und in Abessinien auch nicht in genügender Menge vorhanden ist.

Weine und Spirituosen sind Verbrauchsartikel der europäischen Bevölkerung, sowohl Djiboutis als Abessiniens. Sie sind

Digitized by Google

im allgemeinen viel zu teuer, als daß sie von den Eingeborenen angekauft werden könnten.

Öl ist hauptsächlich ein Bedarfsartikel der Eisenbahn.

Die Einfuhr von Petroleum nimmt konstant zu, besonders wegen des stetig wachsenden Bedarfes an diesem Artikel in Abessinien.

Eisendraht und Wellblech werden zum Baue von Telegraphen- und Telephonlinien, beziehungsweise Hausdächern in Abessinien verwendet. An der Einfuhr von Maschinen und Kesseln ist ausschließlich die Eisenbahngesellschaft beteiligt.

Die weitaus größte Importziffer bezieht sich auf die Einfuhr von Geweben aus Rohbaumwolle; das verbreitetste und beliebteste ist das sogenannte Aboudjedid, von der einheimischen Bevölkerung mit Vorliebe »Americani« genannt. Es wird aus Amerika via Aden importiert und zu äußerst billigen Preisen verkauft. Die amerikanische Konkurrenz hat in diesem Artikel sogar die englische aus dem Felde geschlagen und beherrscht gegenwärtig vollständig den Markt. Die Billigkeit dieses Artikels hat eine Verminderung der Einfuhr anderer ähnlicher Textilwaren zur Folge gehabt, weil die Eingeborenen die billigere Ware einer besseren aber teuereren vorziehen.

Ferner wäre noch die bedeutende Abnahme der Kaffeeeinfuhr hervorzuheben. Kaffee wird von Yemen als Tauschartikel gegen europäische Ware auf den Markt von Djibouti gebracht, um wieder mit dem aus dem Inlande, speziell Harar kommenden Kaffee exportiert zu werden.

Die Einfuhr von Waffen und Munition wird in den offiziellen Statistiken gar nicht erwähnt, obgleich gerade Waffenhandel und Waffenschmuggel sowohl nach dem Hinterlande als auch nach Arabien mittels der einheimischen Segelboote sehr lebhaft betrieben werden. Hiefür sprechen auch die Einnahmen der Kolonialkasse an eingehobenen Gebühren für die »Kontrolle und Überwachung des Waffendurchfuhrhandels«; diese Gebühren betrugen im Jahre 1903 43.269 Franken. Für jedes importierte Gewehr werden 6 Franken, für je 100 Patronen 4 Franken entrichtet, Frankreich besorgt die Einfuhr nach Djibouti.

Aden ist noch immer der blühende Stapelplatz für aus Europa, Amerika und Bombay kommende und für Djibouti, beziehungsweise Äthiopien bestimmte Waren. Die bedeutende Zunahme des Importes aus Belgien im Jahre 1903 ist einer einmaligen Materialzufuhr zuzuschreiben. Sonst blieb der direkte Import aus allen übrigen Ländern im Verhältnisse zu 1902 zurück. Die amtliche Handelsstatistik schreibt den Rückgang des Importes aus Frankreich den zu hohen Preisen, der geringen Unternehmungslust der französischen Kaufleute und der Weigerung der französischen Firmen, die Bestellungen gemäß den erhaltenen Aufträgen auszuführen, zu. Diese Verhältnisse sollen sich auf Anregung der Kolonialverwaltung im Laufe des Jahres 1904 um einiges gebessert haben, doch sind äußere Merkmale dieser Besserung, wie Gründung neuer Firmen, Unternehmungen u. s. w. nicht wahrzunehmen.

Die geringe Einfuhr von Kaffee aus Yemen wurde bereits an anderer Stelle besprochen. In der Einfuhrstatistik Djiboutis wird Österreich-Ungarns keine Erwähnung getan, weil bis Ende 1904 eine direkte Dampferverbindung zwischen den Häfen der Monarchie und Djibouti nicht bestand und sämtliche Waren den Weg über Aden nahmen.

Die Wiederausfuhr nach Abessinien von den nach Djibouti importierten Waren betrug im Jahre 1903 4,665.996 Franken, um 521.040 Franken mehr als im Jahre 1902. Die Ausfuhr fast sämtlicher Waren nimmt stetig zu, eine vollkommen normale Erscheinung, da durch den Bau der Eisenbahn der ganze Warenverkehr mit Abessinien den Weg über Djibouti nimmt, zum großen Nachteile des einst blühenden Hafens der englischen Somalikuste Zeilah, welcher durch Djibouti seine ganze Bedeutung eingebüßt hat.

Außer nach Abessinien werden die nach Djibouti importierten Waren, speziell Schafe, Ziegen, einheimische Butter, Kaffeebohnen, Tabakfabrikate, gefärbte und bedruckte Baumwollgewebe nach Aden, Madagaskar und Reunion versandt. Dieser Warenumsatz belief sich im Jahre 1903 auf 254.881 Franken gegen 667.859 Franken im Jahre 1902.

Die Gesamteinfuhr aus allen Ländern betrug i. J. 1903 7,530.221 Franken, die Wiederausfuhr nach Abessinien 4,665.996 Franken, Wiederausfuhr nach anderen Länderen 254.481 Franken, zusammen 4,920.477 Franken. Es beläuft sich somit die Einfuhr für den eigenen Bedarf auf 2,609.744 Franken. In diesen Ziffern sind die aus Abessinien kommenden Waren nicht enthalten, welche im amtlichen Berichte als eigener Ausfuhrhandel Djiboutis beschrieben und behandelt werden.

Die Ausfuhr von abessinischen Produkten bezifferte sich im Jahre 1903 auf 5,530.423 Franken, im Jahre 1902 auf 5,945.146 Franken; mithin war die Ausfuhr im Jahre 1903 um 414.733 Franken geringer als im Vorjahre. Die starke Abnahme der Kaffeeausfuhr war die Folge einer schlechten Ernte. Der abessinische Kaffee wird zum größten Teile nach Aden exportiert, wo derselbe nach einer geringen Bearbeitung als »Mokka« in den Welthandel verschickt wird. Mit dem Schicksale der abessinischen Eisenbahn ist jenes von Djibouti eng verknüpft. Man vernimmt viele Klagen über die Administration, das Material der Eisenbahn, sowie über Geldmangel zum weiteren Ausbaue. So schwierig es auch ist, alle diese Angaben auf ihre Richtigkeit zu prüfen, scheint doch eines richtig zu sein, daß nämlich die Konstruktion des Unterbaues keine solide ist; denn einige Regengüsse im Monate März dieses Jahres haben genügt, um den Verkehr auf einige Kilometer durch mehrere Tage zu unterbrechen. Der Gedanke, die Bahn über Adis-Abeba hinaus auszubauen, dürfte wohl aus wirtschaftlichen und politischen Gründen seitens der französischen Regierung nicht fallengelassen werden.

ANGLO-INDISCHE MISSIONEN IN PERSIEN.

Über die politisch-kommerzielle Tätigkeit der von dem energischen Lord Curzon geleiteten indischen Regierung in Persien macht ein vom 31. März l. J. datierter Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Calcutta nachstehende Mitteilungen:

Im Winter 1903 hat der Vizekönig von Indien, begleitet von englischen Kriegsschiffen, die bekannte Fahrt nach dem Persischen Golfe unternommen, eine Demonstration Großbritanniens gegenüber den Bemühungen Rußlands, in Persien und speziell im Persischen Golfe Fuß zu fassen, welche Bemühungen im persischen Zolltarife von 1903 eine greifbare Form angenommen hatten. Die Bedeutung der englischen und anglo-indischen Interessen im Seeverkehr mit Persien ist groß genug, um die Bemühungen der indischen Regierung zur Förderung derselben zu erklären: 97 Prozent der Schiffe, welche persische Häfen anlaufen, führen die englische Flagge, 66 Prozent des Handels mit Persien sind in englischen und indischen Händen.

Die Anschauungen der indischen Regierung, daß die Handelsinteressen Englands und Indiens im Verkehre mit Persien unausgesetzte Aufmerksamkeit und Förderung verlangen, haben einen praktischen Ausdruck in der Entsendung einer Handelsmission gefunden. Dieselbe wurde aus Mitgliedern der indischen Handelskammern unter Leitung des Mr. G. Newcomen zusammengesetzt und ging im Oktober 1904 nach dem Persischen Golfe ab. Dieser indischen Handelsmission haben der von dem Board of Trade nach Persien entsendete Kommissär Mac Lean und Mr. Greensill, ein Ingenieur, vorgearbeitet, welcher bei dem Baue der Nuschki—Seistan-Straße verwendet worden war.

Die kaufmännische Information, welche die beiden Herren erworben haben, werden die Studien der Mission unter Leitung Mr. Newcomens ergänzen. Die zu erwartenden Publikationen werden sonach das ganze Gebiet umfassen, welches handelsmäßig von den Häfen des Persischen Golfes und von den Zufuhren über Land via Quetta—Nuschki—Seistan abhängig ist. Zu den besonderen Aufgaben der Handelsmission gehört das Studium der Transportbedingungen der Landroute sowie

Digitized by Google

der Straße von Bender Abbas landeinwärts; ferner die Kontrolle des Zoll- und Polizeisystemes und die Handhabung der Zollvorschriften durch die im persischen Dienste stehenden belgischen Beamten; auf die Beobachtung des Vorgehens dieser Beamten wird ein um so größeres Gewicht gelegt, als, wie es scheint, der größte Teil der persischen Finanzverwaltung, insbesondere die Einhebung der Steuern, Taxen etc. durch Belgier besorgt werden wird. In den letzten Jahren hat England, respektive Indien in verschiedener Weise versucht, den bestehenden Einfluß auf das an Indien grenzende persische Gebiet zu verteidigen, respektive zu erhalten und zu erweitern.

Zu erwähnen wäre der Ausbau der Eisenbahn Quetta —Nuschki mit ihrer Fortsetzung, der Karawanenstraße von Nuschki nach Seistan. Ferner der Bau der Telegraphenlinie von Kaschan nach Indisch-Beludschistan via Yezd von Kerman, auf Grund der am 16. August 1901 in Teheran abgeschlossenen Konvention. Die Erhaltung und der Betrieb dieser mit englischem Gelde gebauten Linie wurde dem indo-europäischen Telegraphendepartement übergeben. Die Schwierigkeiten des Baues in der persischen Wüste führten zu kleinen Abweichungen von der ursprünglich angenommenen Route. Derzeit schließt sich die Telegraphenlinie in Kuh-i-Malik-Siah an das indische Telegraphensystem via Quetta an.

Hervorzuheben ist die Bestellung von Konsuln und Residenten in den Häfen des Persischen Golfes und bei einzelnen der einheimischen Herrscher in den angrenzenden Landstrichen. Anfangs 1903 bestanden neun englische Konsulate und ein Resident (in Buschir). Gegenwärtig sind 15 Konsularposten errichtet. Achtzig Meilen von Mesched besteht in Turbat-i-Haderi ein englisches Vizekonsulat. Die geringen Handelsbeziehungen zu diesem Platze lassen die Errichtung eines Konsularamtes ziemlich unbegründet erscheinen. Die indische Regierung bestand jedoch auf einer offiziellen Vertretung in Turbat-i-Haderi, um den indischen Händlern Schutz und Rückhalt gegenüber dem drückenden und belästigenden Vorgehen der russischen Quarantänebeamten zu gewähren. In Ahwaz wurde ebenfalls ein Konsulat errichtet, da diese Stadt, der Ausgangspunkt einer von den englischen Unternehmern Lynch & Co. gebauten Straße, von Ispahan nur 275 Meilen entfernt ist, während 485 Meilen Ispahan von Buschir trennen, daher Ahwaz als Hafenplatz für Ispahan viel wichtiger erscheint.

Zur Verstärkung des indischen Einflusses an der Grenze Indiens wurde dem Residenten in Seistan ein Beamter des indischen auswärtigen Amtes beigegeben. Es kann nicht unerwähnt bleiben, daß nur ein Teil der Konsularämter von dem Foreign office in London abhängig ist. Ein Teil der Beamten wurde von der indischen Regierung angestellt und wird von derselben bezahlt. Unter Hinweis darauf, daß nur die indische Regierung über Leute mit den erforderlichen Sprachkenntnissen und mit der nötigen Erfahrung hinsichtlich der Behandlung asiatischer Völkerschaften verfügt, wird eine Propaganda behufs Besetzung aller Konsularstellen in der Influenzsphäre Indiens mit Beamten des indischen Civil Service gemacht.

Nicht wenig zur Erhaltung und Neukräftigung des indischen Einflusses auf die mehr oder weniger unabhängig sich fühlenden Gouverneure der Grenzprovinzen hat die wiederholte Entsendung von Grenzkommissionen unter Entfaltung eines militärischen Apparates gewirkt, so die Tätigkeit der Seistan boundary Commission, welche sich im Jahre 1902 unter Oberst Mac Mahon neuerlich zur Feststellung der durch die Überschwemmungen des Hellmund verwischten Grenzlinie nach Persien begab und nebenbei die Aufgabe hatte, den Übergriffen des russischen Konsuls in Seistan, der den Einfluß Indiens bei verschiedenen Beludschihäuptlingen zu untergraben begonnen hatte, ein Ende zu machen.

Die Mission Mac Mahons ist im März laufenden Jahres glücklich nach Indien zurückgekehrt. Die Errichtung eines englischen Konsulats in Seistan sowie die Eröffnung einer englischen Bankfiliale daselbst scheinen eine Stabilisierung der herrschenden politischen Verhältnisse zu gunsten Indiens zu versprechen, wenn auch unmittelbar darauf eine russische Bank eine Filiale in Nasratabad, der Hauptstadt dieses Gebietes, errichtete. Die Ausführung des Reiseprogrammes der Mission Mr. Newcomens hat eine Änderung dadurch erfahren, daß im persischen Beludschistan Unruhen ausgebrochen sind, welche es nötig machten, den Rückweg nach Indien anstatt zu Lande via Schiraz—Buschir zu nehmen.

TONKING.

1. Politische Lage.

Seit dem Monat August 1904, zu welchem Zeitpunkt der Conseil superieur in Tonking zum letzten Male sich versammelt hatte, hat die politische Lage Tonkings, wie ein vom Ende 1904 datierter, verspäteter Bericht des k. u. k. Konsulats in Hongkong mitteilt, sich nicht verändert, und es gab keinerlei Ereignis, welches auf dieselbe einen größeren Einfluß gehabt hätte. Für Tonking sind die Zeiten vorüber, wo die Unterwerfung einer Rebellion, die Gefangennahme einer Räuberbande oder die Feindseligkeiten eines Mandarinen die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich lenkten. Das Land ist in eine neue Ära getreten und in seiner ganzen Ausdehnung einer geordneten Zivilverwaltung, Polizei- und Gerichtspflege unterworfen, und wenn ab und zu noch eine Räuberbande auftritt, so wird ihrem Unwesen bald ein Ende gemacht, ohne daß sich die Gemüter der annamitischen eingeborenen Bevölkerung viel erregen.

Angesichts dieser geordneten, das ganze Land umfassenden Verwaltung sehen sich die unruhigen und einst gefürchteten Elemente der vorerwähnten eingeborenen Bevölkerung immer mehr gezwungen, die Waffen zu strecken und sich dem neuen Regime zu unterwerfen, umsomehr als sich ihr Einfluß im Innern des Landes, je mehr dasselbe Vertrauen zu der französischen Verwaltung gewinnt, um so mehr verringert. Sie gehen daher gleich den friedlichen Teilen der Bevölkerung vor, verzichten auf das Ausnahmsregime, welches die französische Kolonialverwaltung ihnen hinsichtlich der Besteuerung eingeräumt hat, von selbst und widmen sich mit Eifer der Betätigung von Ackerbau, Viehzucht und Handel.

Durch die wichtigen Maßnahmen, welche die französische Kolonialregierung zur Förderung und Pflege dieser Beschäftigungszweige trifft, kommt sie den vorerwähnten friedliebenden Tendenzen der eingeborenen Bevölkerung entgegen, und diese Bevölkerung beginnt auch allmälig die Wichtigkeit friedlicher Beschäftigung zu schätzen.

Vorübergehend wurde während des abgelaufenen Jahres (1903) von den Residents in einzelnen Bezirken des Landes eine Gärung unter der eingeborenen Bevölkerung gemeldet, welche vielfach mit der Einführung der neuen Alkoholbesteuerung, sowie mit der Neuorganisation der eingeborenen Gerichtspflege in Zusammenhang gebracht wurde. Doch beide Reformen gelangten zur Durchführung, ohne daß die vorerwähnte Gärung sich steigerte oder gar zum Ausbruche gelangte.

Bei Einführung neuer Reformen hat sich die französische Kolonialregieruug auch in dem Jahre 1903 bemüht, dieselben möglichst den Sitten und Gebräuchen sowie Bedürfnissen der eingeborenen Bevölkerung anzupassen. Ungeachtet, daß Tonking im abgelaufenen Jahre von einem verheerenden Taifun heimgesucht worden war, welcher große Teile des Landes verwüstete, und ungeachtet, daß sich daselbst Anfänge von Hungersnot

Digitized by Google

zeigten und in anderen Gebieten Tierseuchen wüteten, kamen die Bewohner der Entrichtung ihrer Steuern mit Pünktlichkeit nach und wurden nicht einmal Ansuchen um Erlässe gestellt.

Abgesehen davon, kann man die in letzter Zeit eingetretene Beruhigung der Bevölkerung noch in der Wirkung zweier anderer Umstände wahrnehmen, von welchen der eine der japanisch-russische Krieg, der andere die Tätigkeit der geheimen chinesischen Gesellschaften in Tonking ist. Man hat mit Recht befürchtet, daß die unerwarteten großen Siege des asiatischen Inselvolkes über die größte Militärmacht Europas auch bei der annamitischen Bevölkerung Gelüste zur Bekämpfung ihrer europäischen Herren und zur Erlangung ihrer eigenen Selbständigkeit erwecken werden. Erfreulicherweise ist eine solche Einwirkung bei der annamitischen Bevölkerung bisher in keinerlei Weise zu bemerken, wenn auch die Kolonialregierung mit kluger Vorsicht Anstalten getroffen hat, daß keinerlei chinesische Zeltungen, welche den russisch-japanischen Krieg in obigem Sinne schildern, und sonstige ähnliche Tendenznachrichten und Schriften nach Tonking gelangen.

China, welches durch Jahrhunderte einen so überwältigenden Einfluß auf das annamitische Volk ausgeübt hat, suchte begreiflicherweise nach Verlust seiner politischen Herrschaft in Tonking wenigstens seinen moralischen Einfluß auf dasselbe zu erhalten. Dazu dienten China die Agitatoren der sogenannten geheimen Gesellschaften, für deren Bildung und Betätigung alle asiatischen Völker große Geneigtheit zeigen. Obwohl die Tätigkeit dieser geheimen Gesellschaften insbesondere durch den ausgebreiteten Handelsverkehr, welchen Chinesen mit Annamiten treiben, sehr begünstigt wird, hat sich diese Geheimtätigkeit nunmehr zumeist nur auf die Gebiete an der französisch-chinesischen Grenze beschränkt und findet bei den Eingeborenen immer weniger Interesse.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß es noch lange Zeit benötigen wird, die annamitische Bevölkerung dem Einflusse der chinesischen Kultur zu entziehen. Das wirksamste Mittel ist jedoch hiefür der französische Unterricht, wodurch die neue Generation der Eingeborenen in den europäischen Ideen erzogen wird und sich dieselben immer mehr aneignet. Auf dem Gebiete des Unterrichtswesens, dem gerade mit Rücksicht darauf großes Interesse seitens der Kolonialregierung geschenkt wird, ist im abgelaufenen Jahre (1903) viel Ersprießliches geleistet worden, und die günstigen Folgen sind in der eingeborenen Bevölkerung allenthalben wahrzunehmen.

2. Wirtschaftliche Lage.

Unter den Maßregeln, welche die französische Kolonialregierung zur Besserung der wirtschaftlichen Lage Tonkings unternimmt, sind jene, welche die Einrichtung und Verbesserung von Bewässerungsanlagen, Regulierung von Flüssen nnd Trockenlegung von Sümpfen betreffen, an erster Stelle hervorzuheben, weil sie von unmittelbarem Nutzen für die eingeborene Ackerbaubevölkerung sind und letztere hieran am besten die Fürsorge der Regierung wahrnimmt.

Während des abgelaufenen Jahres (1903) wurden insbesondere Arbeiten zur Entwässerung ausgedehnter Teiche in der Nähe von Hanvi unternommen, welche während der größeren Hälfte des Jahres mit Wasser gefüllt und der Landwirtschaft entzogen waren. In der Provinz von Nam-dieh wurden durch die Anlage dreier Schleusen und eines Kanales die Wasserbecken des My-Lôe und des Nam-True trockengelegt, für welche Arbeiten ein Kredit von 31.500 Franken und 62.000 Robottage der eingeborenen Bevölkerung verwendet wurden. Im Bec-Ninh wurden 5000 *ha* durch Errichtung einer Schleuse bei Hien-long und 4000 *ha* durch die Anlage einer solchen bei Kim-doi der Bewirtschaftung zugeführt. In der Provinz Hang-hoa endlich bezweckt die Anlage der Kanäle von Phung-Xa und von Bang-Nguyên die Trockenlegung des Lac-konggia und des Inundationsgebietes von Son-Vi, Do-Nghia und Tu-Xa.

Von Bewässerungsanlagen, welche während des in Rede stehenden Zeitraumes durchgeführt wurden, sind solche in den Provinzen von Thai-binh, Phu-liên und Bec-Giâng zu nennen. In der erstgenannten Provinz wurde die Bewässerung durch die Errichtung einer Reihe von Schleusen in den Dämmen des sogenannten Bambuskanals und des Long-Dan-Hoi erzielt. In Pha-Lien wurde durch eine ähnliche Anlage ein bedeutendes Wasserreservoir geschaffen, aus welchem die benachbarten Gebiete bewässert werden können. An vielen Plätzen wurden auch Dämme gegen die See errichtet, wodurch die Ufergebiete gegen Meereseinbrüche gesichert wurden.

Den vorerwähnten Arbeiten ist der Bau zahlreicher Brücken, die Erhaltung und Verbesserung der Kanäle und Straßen sowie der Bau zahlreicher öffentlicher Gebäude hinzuzurechnen.

Eine namhafte Förderung der wirtschaftlichen Lage Tonkings erhofft sich die französische Kolonialregierung auch durch die im Jahre 1903 erfolgte Eröffnung der Eisenbahn Hanoi—Yenbay, der Anfangsstrecke der sogenannten Yünnan-Eisenbahn Die Strecke Hanoi—Yenbay im Anschlusse an die bereits längere Zeit im Betriebe befindliche Strecke Haiphong—Hanoi stellt eine bequeme Verbindung zwischen dem dicht besiedelten, geradezu übervölkerten Deltagebiet des roten Flusses und dem mittleren Tonking her, welcher im Gegensatze zu dem vorgenannten Gebiet nur wenig bevölkert, jedoch die meisten an Europäer verliehenen Land- und Bergbaukonzessionen enthält. Durch die Vollendung dieser Eisenbahnstrecke hofft man Arbeitskräfte aus dem Deltagebiete nach dem mittleren Tonking zu ziehen, wo Arbeitskräfte sehr teuer und unzulänglich sind.

Hinsichtlich der Kolonisierung Tonkings durch europäische Landwirte eröffnete sich für Tonking im abgelaufenen Jahre (1903) eine neue Ära, indem zu diesem Zeitpunkte zum ersten Male die Frist der provisorischen Bewilligung mehrerer Landkonzessionen ablief und die Konzessionäre in den definitiven Besitz derselben traten, sofern sie nachwiesen, daß die Konzessionen zur tatsächlichen Nutznießung gelangt sind. Demzufolge sind auch im Jahre 1903 sechs Landkonzessionen in einem Umfange von insgesamt 7780 *ha* in das tatsächliche Eigentum ihrer Besitzer übergegangen, während für drei andere Konzessionen im Ausmaße von 2511 *ha* die provisorische Bewilligung erteilt wurde.

Im Interesse der Förderung der Landwirtschaft in Tonking hat die Kolonialregierung im abgelaufenen Jahre (1903) durch das Departement für Ackerbau, Forstwesen und Handel zwei Versuchsgärten für den Anbau von Bodenfrüchten anlegen lassen, von welchen der eine in Phutny bei Hang-Yen errichtet und insbesondere für den Anbau von Zuckerrohr, Tabak und Mais bestimmt, der andere Garten in Phu-to für den Anbau aller übrigen Bodenfrüchte errichtet wurde. Zur Förderung der Viehzucht wurden zwei neue Veterinärposten in Tonking geschaffen.

Mehr noch als die Landwirtschaft hat die Industrie im Jahre 1903 einen namhaften Aufschwung in Tonking genommen. Von den großen Gesellschaften, wie der Société des chemins de fer de l'Indo-Chine und der Société de construction des chemins de fer du Yunnan etc., abgesehen, ist die Bildung zahlreicher kleinerer Gesellschaften zum Baue und Betriebe von Lokalbahnen und Dampftramways zu konstatieren. Dies beweist, daß das Kapital des Mutterlandes sich nicht mehr von Indo-China fernhält, sondern immer mehr daselbst vorteilhafte Investierung sucht.

Unter den projektierten Bahnlinien verdient jene von Nam-Dinh nach Haiphong die größte Beachtung, weil sie bestimmt ist, das noch aufstrebende Industriezentrum Nam-Dinh mit dem einzigen Hafen Tonkings zu verbinden.

In Nam-Dinh, Haiphong und Hanoi gelangten während des abgelaufenen Jahres (1903) unter anderen Industrieetablissements insbesondere mehrere Spiritusdestillerien, eine Glasfabrik, Seidenfilaturen, Dampfsägen und keramische Fabriken zur Errichtung.

Digitized by Google

Der Bergbau hat für das Jahr 1903 nicht minder günstige Resultate ergeben. Die gesamte Kohlenproduktion des Bassins von Guang-Yen und Dung-Tsien belief sich auf 270.412 *t*, welche Förderung einen Wert von 3,865.964 Franken darstellte. Vorerwähnte Produktion verteilte sich auf vier Minen, welche einen Flächenraum von 51.190 *ha* umfassen und 60 europäische sowie 4135 asiatische Arbeiter beschäftigen. Die wichtigste Mine, jene von Haton der Société française des Charbonnages du Tonking hat allein 248.568 *t* Kohle geliefert und beschäftigt 3700 chinesische und annamitische Arbeiter.

38 Ansuchen um Vornahme von Schürfversuchen in den verschiedensten Provinzen des Landes wurden seit 1. September 1903 der Kolonialregierung unterbreitet.

Die Inangriffnahme oberwähnter großer Arbeiten hat nicht verfehlt, Tonking auch in weiteren Kreisen immer mehr bekannt zu machen und zahlreiche Europäer anzulocken, welche dort leichten Gewinn und gute Beschäftigung erhofften. Da sich aber diejenigen, welche ohne Mittel und vorhergegangenes Engagement dort ankamen, hierin getäuscht sahen und in steigender Anzahl zu Lasten der französischen Kolonialbehörden fielen, sahen sich letztere gezwungen, Maßregeln gegen eine solche Einwanderung unbemittelter und beschäftigungsloser Europäer zu ergreifen.

Die Konzentrierung so zahlreicher chinesischer und annamitischer Arbeitskräfte bei den obengenannten Eisenbahnbauten sowie die fortschreitende Erleichterung der Kommunikationen hat begreiflicherweise auch zu einer Ausbreitung und Verschlimmerung von Epidemien aller Art geführt. Dank den seitens der Kolonialregierung ergriffenen Präventivmaßregeln sind jedoch diese Epidemien möglichst eingeschränkt und bekämpft worden, und ist auch die Pestseuche in dem Jahre 1903, einzelne isolierte Fälle ausgenommen, nicht heftig aufgetreten. Unter den Maßregeln, welche seitens der Kolonialregierung im Berichtsjahre (1903) ergriffen wurden, ist die Errichtung zweier neuer Spitäler in Haiphong und Hanoi, die Vernichtung von Ratten, die Errichtung eines bakteriologischen Instituts in Thai-Ha, das Verbot des Wiederverkaufes von Ratten zu nennen.

Was die Entwicklung des Handels in der abgelaufenen Berichtsperiode (1903) anbetrifft, so nahm dieser sowohl im Innern des Landes als auch im Verkehre mit dem Auslande in erfreulicher Weise zu. Während die Produkte einzelner Gegenden früher infolge mangelnder Kommunikationen auf den Absatz im Inlande beschränkt waren, gestatten die verbesserten Kommunikationen den Transport der Produkte auf weiter entfernte Märkte, wo sie bessere Preise finden. Wiewohl die Reisernte des fünften Monats des abgelaufenen Jahres (1903) ziemlich ungünstig ausfiel, nahm die Regierung doch von der Verhängung des Ausfuhrverbotes von Reis, einer in Vorjahren unter ähnlichen Umständen stets ergriffenen Maßregel, Abstand. Trotzdem trat, entgegen den Befürchtungen einzelner Kolonisten, keine Not an Reis im Lande ein, sondern es gelangten kleine Mengen sogar zur Ausfuhr nach Hongkong, und die Bevölkerung wartete mit Geduld das Ergebnis der nächsten Ernte im zehnten Monate ab, welche sehr günstig ausfiel.

3. Finanzielle Lage.

Die finanzielle Lage Tonkings stellte sich am Ende des Budgetjahres 1903/04, das ist am 30. Juni 1904 wie folgt dar:

Einnahmen:

	$
Budgetäre Präliminierungen	4,877.000
Entnahme aus den Reservefonds zur Begleichung der Schäden des Taifuns vom 7. Juni 1903	130.000
Vorhergesehene Einnahmen	5,007.000
Tatsächliche Einnahmen bis zum 30. April 1904	5,468.000
Voraussichtliche Einnahmen in der Zeit vom 1. Mai bis 30. Juni 1904	5.000
Saldoguthaben aus dem Fonds »Frais de negociations et de change«	20.000
	5,493.000

Vergleich der vorhergesehenen mit den tatsächlichen Einnahmen:

	$
Tatsächliche Einnahmen	5,493.000
Vorhergesehene Einnahmen	5,007.000
Überschuß ersterer	486.000

Ausgaben:

Budgetäre Präliminierung	4,877.000
Nachtragskredit zur Begleichung der Schäden des Taifuns vom 7. Juni 1903 (entnommen den Reservefonds)	130.000
	5,007.000
Tatsächliche Ausgaben bis zum 31. Mai 1904	4,544.000
Voraussichtliche Ausgaben im Juni 1904	450.000
	4,994.000

Vergleichung der präliminierten mit den tatsächlichen Ausgaben:

	$
Präliminierte	5,007.000
Tatsächliche	4,994.000
Ersparnis	13.000

Voraussichtlicher Saldo am Schlusse des Finanzjahres:

	$
Überschuß der tatsächlichen Einnahmen gegenüber den präliminierten	486.000
Ersparnis an Ausgaben	13.000
Überschuß	499.000

Mit Rücksicht auf die eventuellen Kursschwankungen hat jedoch die französische Kolonialregierung vorbezifferten Überschuß nur mit 450.000 $ angenommen und beabsichtigt, denselben wie folgt an den Reservefonds für unvorhergesehene Ausgaben in Tonking zu übertragen:

	$
1. Als Rückzahlung für die obige Entnahme aus diesem Fonds	130.000
2. Als Nettoüberschuß der Finanzgebahrung des Jahres 1903/04	320.000

Zufolge einer Übereinkunft zwischen dem Generalgouvernement von Indo-China und dem Kolonialministerium wurde vom Generalgouvernement verschiedenen Kaufleuten und Landwirten, welche infolge des mehrfach erwähnten Taifuns vom 7. Juni 1903 große Verluste erlitten hatten und zur Begleichung letzterer gezwungen waren, Vorschüsse von der Banque de l'Indo-Chine zu nehmen, Garantie für die Rückzahlung dieser Vorschüsse gewährt. Diese Garantie der Kolonialregierung bezieht sich auf einen Gesamtbetrag von Vorschüssen von 211.000 $ und da die Rückerstattung letzterer bereits am 30. Juni 1904 fällig war, die meisten der obenerwähnten Kaufleute und Landwirte zu jenem Zeitpunkt aber noch nicht im stande waren, die Rückerstattung zu leisten, so wurde die Frist hiefür sowie auch insbesondere jene der von der Kolonialregierung gewährten Garantie verlängert.

KWANG-TSCHAUWAN, EINE SÜDCHINESISCHE PACHTUNG FRANKREICHS.

1. Politische Lage.

Die politische Lage dieses französischen Territoriums, welches gegenüber der Insel Hainan in der chinesischen Provinz Kwang-tung gelegen ist und von China im Jahre 1898 an Frankreich verpachtet worden war, erfreute sich im abgelaufenen Jahre (1903), wie ein von Ende 1904 datierter, verspäteter Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong mitteilt, einer zunehmenden Besserung, wenn auch nach wie vor alle Anstrengungen seitens der Verwaltung dieses Territoriums gemacht werden mußten, um Ruhe und Ordnung daselbst aufrechtzuerhalten. Die fortgesetzten Einfälle von Piraten aus den benachbarten Teilen Chinas in die Grenzgebiete des Territoriums, die Agitation der geheimen Gesellschaften unter der chinesischen Bevölkerung, nicht minder der Ausbruch einer heftigen Pestepidemie unter letzterer haben große An-

Digitized by Google

forderungen an die Energie und Umsicht dort stationierter Organe der französischen Kolonialverwaltung gestellt.

Mit der zunehmenden Herstellung von Ruhe und Ordnung ging auch die Ausgestaltung der Verwaltung des Territoriums Hand in Hand, bezüglich deren während des abgelaufenen Jahres (1903) insbesondere die Einführung des Registrierungszwanges aller Einwohner der Landeskonzessionen, der Stempelsteuer, eines Friedensgerichtes etc. zu nennen ist.

2. Finanzen.

Infolge der vorerwähnten Ausgestaltung der Verwaltung war es auch möglich, die Einnahmen letzterer zu erhöhen. So gelang es, durch eine neue Verpachtung des Opiumimportes und Verkaufes einen um 72.000 ₰ höheren Erlös gegenüber früher, d. i. 122.000 ₰ zu erlangen. Durch eine Neuorganisation der Einhebung der Grund- und Personalsteuer gelang es gleichfalls, das Erträgnis derselben von 8000 ₰ im Vorjahre (1902) auf 17.004 ₰ (im Jahre 1903) zu erhöhen. Die Neuorganisation dieser Steuern bestand darin, daß letztere nunmehr von den Steuerträgern in den einzelnen Dörfern direkt an europäische Beamte anstatt an chinesische Mittelspersonen abgeführt werden, welch letztere früher zumindest ebensoviel, als sie an die französische Kolonialverwaltung abführten, für sich behielten.

Diese günstigen finanziellen Ergebnisse haben der Verwaltung gestattet, im Berichtsjahre (1903) zum ersten Male die gesamten Ausgaben des Territoriums in das Budget desselben einzustellen, zu welchem seitens der Kolonialverwaltung von Indo China nunmehr nur ein Betrag von 25.000 ₰ beigesteuert wird.

3. Landbezirke.

Die namhaften Fortschritte, welche seitens der Verwaltung erzielt wurden, sind insbesondere im ersten Landbezirk von Tschekam, welcher das westliche Ufer der Bai von Kwang-tschauwan umfaßt, wahrzunehmen. So wurde die Straße von Hotu, einer wichtigen Niederlassung am Ufer vorgenannter Bai, bis nach Tschekam, dem Hauptorte des Landbezirkes gleichen Namens, in einen fahrbaren Zustand versetzt. In der Stadt Tschekam hat die Verwaltung ein befestigtes Tor anlegen lassen, welches gleichzeitig als Hauptquartier für die militärische Bewachung obenbezeichneter Straße dient.

Am nördlichen Ende letzterer befindet sich der Hafenort Cha-Wan, woselbst ein Molo und neun Magazine errichtet wurden. Durch die Ausgestaltung dieses Ortes, in welchem auch ein Posten der Eingeborenen-Gendarmerie etabliert wurde, zu einem Umschlagplatze hofft die Verwaltung insbesondere den Warenverkehr, welcher sich zwischen der Bai von Kwang-tschauwan und den benachbarten Grenzdistrikten Chinas abwickelt, zu fördern. Im Hinblicke darauf ist Cha-Wan auch mit anderen Ortschaften dieses Bezirkes durch Straßen verbunden worden, und soll von hier auch später ein Schienenstrang nach der benachbarten chinesischen Provinz Kwangsi seinen Ausgang nehmen.

Zur Bekämpfung der fast alljährlich in dieser Gegend wiederkehrenden Pestepidemie wurde in dem Hauptorte jedes Bezirkes ein Lazarett gebaut, welches sich stets in der Nähe des Postens der Eingeborenen-Gendarmerie befindet.

4. Stadtbezirke.

In den Stadtbezirken von Matsché und Fort Bayard, den beiden Städten, welche am östlichen und westlichen Ufer der Bai von Kwang-tschauwan einander gegenüber liegen, wurde im abgelaufenen Jahre (1903) vor allem der Ausbau des Straßennetzes fortgesetzt. Längs der Straßen wurden Bäume gepflanzt, die für die Errichtung der öffentlichen Gebäude nötigen Areale und Eingeborenenhäuser erworben, ferner wurde ein botanischer Garten angelegt und die Benützung desselben gleichzeitig als Promenade für die europäische Bevölkerung ermöglicht. Auch in Fort Bayard und in dessen Vororte Rota wurden Maßregeln zur Bekämpfung der mehrfach erwähnten Pestseuche ergriffen, welche im Berichtsjahre (1903) in Sanierung verschiedener Teile der Stadt, in der Anlage und Isolierung von Pestfriedhöfen sowie in der Errichtung einer Apotheke und eines ärztlichen Postens für erste Hilfe in Krankheits- und Unglücksfällen bestanden.

5. Zentralgefängnis.

Die Errichtung eines Zentralgefängnisses in Matsché, welches einen Fassungsraum von 400 Sträflingen besitzt und gegenwärtig (Herbst 1904) 180 von solchen beherbergt — darunter 60, welche zu lebenslänglicher Zwangsarbeit verurteilt sind — lieferte bisher sehr günstige Resultate. Werkstätten wurden in dem Gefängnisse zur Beschäftigung der Sträflinge eingerichtet, von welchen ein Teil auch außerhalb des Gefängnisses zu Erdarbeiten verwendet wird. Für den günstigen sanitären Zustand, welcher in diesem Gefängnisse während des abgelaufenen Jahres herrschte, spricht der Umstand, daß kein einziger Pestfall daselbst konstatiert wurde.

6. Öffentliche Arbeiten.

An solchen gelangten während des letztverflossenen Jahres (1903) seitens der Verwaltung zur Ausführung:

a) Straße von Fort Bayard nach Patsi, welches südlich vom Fort Bayard an dem westlichen Ausgange des Hafens von Kwang-tschauwan gelegen ist. Es erübrigt nur mehr die Fertigstellung zweier Brücken mit je einer Öffnung von 8·50 *m* lichter Weite, sowie die Inangriffnahme einer dritten mit 5 *m* Länge, welche sich erst nach Fertigstellung der Straße als notwendig erwies.

b) Die schon oberwähnten Arbeiten für den Ausbau des Straßennetzes von Matsché, für die Vollendung des Zentralgefängnisses daselbst, für die Errichtung einer Apotheke im Fort Bayard.

c) Herstellung eines gedeckten, öffentlichen Marktes in Tschekam sowie mehrerer Gebäude für die Zivilverwaltung des Territoriums.

Aus dem Budget der Kolonialregierung von Indo-China wurden während des Berichtsjahres folgende Arbeiten bestritten:

a) Die Ausstattung der Bai von Kwang-tschauwan mit Bojen und sonstigen Schiffahrtszeichen.

b) Die Errichtung einer eisernen Landungsbrücke in Pointe Nivet am östlichen Hafeneingange. Die diesbezüglichen Kosten sind mit 200.000 Franken präliminiert, und ist die Anlage dieser Landungsbrücke wichtig im Hinblicke auf die projektierte Eisenbahn Matsché—Moni—Loc im nordöstlichen Teile des Territoriums.

c) Die Bohrarbeiten zur Erlangung von Trinkwasser, infolge welcher bereits ein Brunnen gegraben und ausgemauert wurde.

d) Die Errichtung eines Leuchtturmes auf der Insel von Natschén, welche den Eingängen zu dem Hafen von Kwang-tschauwan vorgelagert ist. Der Leuchtturm gelangte im abgelaufenen Jahre bereits zum Betriebe und erweist sich für die Schiffahrt von großem Nutzen.

Die Zahl der öffentlichen Schulen wurde im abgelaufenen Jahre um eine in Tong-San auf der Insel Tang-Hai vermehrt. Bedauerlicherweise litt die Frequenz dieser französischen Schule stark unter dem Ausbruche einer Pestepidemie.

7. Ackerbau.

Ackerbau wurde im Territorium durch die Ausgestaltung des schon an anderer Stelle erwähnten botanischen Gartens in Matsché gefördert, welcher außerordentliche Dienste für das Studium und für die Verbreitung von Nutzpflanzen aller Art, für deren Anbau sich das günstige Klima des Territoriums eignet, leistet.

8. Eingeborene Gendarmerie.

Die schon anläßlich der Besprechung der politischen Lage des Territoriums erwähnten Verhältnisse machen eine strenge Beaufsichtigung des gesamten Territoriums notwendig, wofür die eingeborene Gendarmerie infolge der Sprach- und Lokalkenntnisse ihrer Mannschaften große Dienste leistet. Die europäischen Unteroffiziere

Digitized by Google

haben sich bisher als gute Postenführer erwiesen. Behufs besserer Verfolgung von Räubern wurde im abgelaufenen Jahre (1903) eine mobile Brigade, bestehend aus 22 Mann, gebildet, welche der Besatzung der einzelnen Posten entnommen wurde.

9. Wirtschaftliche Lage.

Die wirtschaftliche Lage in Kwang-tschauwan hat sich während des abgelaufenen Jahres (1903) nur wenig verbessert. Der Ausbruch der Pestepidemie hat eine größere Steigerung des Handelsverkehres verhindert. Immerhin zeigen Tschekam, welches gegenwärtig das wichtigste Geschäftszentrum der Kolonie ist, sowie auch der oberwähnte Umschlagsplatz Cha-Wan eine zufriedenstellende Entwicklung.

Ende 1903 wurde für das abgelaufene Jahr ein Handelsverkehr in folgendem Werte konstatiert: Einfuhr 3,939.165 $, Ausfuhr 1,616.116 $, Gesamthandel 5,555.281 $. Die während der ersten neun Monate des Jahres 1904 gemachten Wahrnehmungen lassen eine namhafte Steigerung des Handelsverkehres für 1904 erhoffen. Insbesondere stehen die Saaten sehr gut, und rechnet die eingeborene Bevölkerung auf reichliche Ernten.

Auf industriellem Gebiete ist die Errichtung einer Kampferholz-Destillieranstalt durch Japaner zu erwähnen, welche jedoch seit Ausbruch des russisch-japanischen Krieges wieder aufgegeben worden ist. In Tsi-ping ist die Gerbung von Häuten aller Art, welche bisher nur in gesalzenem oder getrocknetem Zustand auf den Markt von Hongkong gebracht worden waren, begonnen worden

MISZELLEN.

Viehexport aus Novibazar. Betreffend den Viehexport aus den Kazas von Novibazar, Sjenica und Akova wäre zu erwähnen, daß der Viehhandel, wie der Junibericht des k. u. k. Konsulates in Mitrovitza mitteilt, in den genannten Gebieten ganz in die Hände eines Salonicher Kapitalisten übergehen dürfte, der durch große Vieheinkäufe (Ochsen und Hammel) seitens seines Kommissionärs in Novibazar (man spricht von 4500 türkischen Pfund = ca. 900.000 K) auch den ganzen dortigen Markt auf längere Zeit hindurch beherrschen dürfte.

Der wirtschaftliche Aufschwung Smyrnas. Den außerordentlichen Aufschwung, den Smyrna in den letzten 25 Jahren genommen, beweist, wie der Bericht des dortigen k. u. k. General Konsulates für das zweite Quartal laufenden Jahres ausführt, am besten die letzte Volkszählung. Nach derselben hat sich die Zahl der Einwohnerschaft von 150.000 auf ca. 400.000 erhöht. Es ist vor allem die Wirkung der Eisenbahnverbindungen zwischen der Küste und dem Innern, daß neue Absatz- und Produktionsgebiete für den Welthandel gewonnen wurden. Leider haben diese bedeutenden Fortschritte nicht vermocht, den türkischen Bauer aus seiner gewohnten Lethargie zu reißen und seine Abneigung gegen alles, was den Charakter der europäischen Kultur an sich trägt, zu mildern.

Eine interessante Wirkung hatte indes das Erscheinen der muselmanischen Bulgaren auf kleinasiatischem Boden zur Folge. Diese in großer Anzahl eingewanderten Kolonisten sind als Landwirte vortrefflich bewährt. Der bulgarische Bauer ist weit zivilisierter als der anatolische und ein unvergleichlich tüchtigerer Ackerbauer; ihm ist es auch gelungen, die ersten landwirtschaftlichen Maschinen in Kleinasien einzuführen. Seine Erfolge haben dem muselmanischen Bauern die Augen geöffnet und ihm die völlige Grundlosigkeit seiner Abneigung gegen die landwirtschaftlichen Arbeiten gezeigt. Mit dem Aufschwung der Landwirtschaft ist auch der Wohlstand ins Land gekommen; die primitiven Bedürfnisse des Bauers haben sich vermehrt und verfeinert. Es ist nicht ausgeschlossen, daß Anatolien mit der Zeit das beste Absatzgebiet Kleinasiens für den europäischen Exporthandel werden könnte.

Die momentane Lage des Platzes ist dagegen, wie der Konsularbericht weiter ausführt, nicht besonders günstig, und die Befürchtungen, welche sich gegen Ende des Jahres 1904 geltend machten, sind leider zum größten Teile eingetreten. Trotz selten tiefer Preise der Südfrüchte lag das Geschäft in den oben erwähnten Artikeln fast gänzlich darnieder, da der Konsum in den Hauptabsatzgebieten vollständig versagte. Getreide, namentlich Gerste, war zum größten Teile bereits exportiert und auch in Valonea und Opium war nur mäßige Nachfrage vorhanden.

Ließ sich somit das Exportgeschäft in allen seinen Zweigen recht schwach an, so war der Rückgang der Rosinen- und Tabakpreise von geradezu verheerender Wirkung auf die Produktion und den kleinen Ackerbauer sowie auf die sogenannten Kommissionäre Smyrnas, welche ihren Kunden im Innern des Landes Vorschüsse auf diese Waren gegeben hatten. Eine Reihe von Fallimenten so wie sie in dieser Branche bisher nicht vorgekommen waren, erschütterten das Vertrauen des Platzes im bedeutenden Maße und brachten ein starkes Mißbehagen in die Kreditverhältnisse.

Der Import hat sich trotz dieser unendlichen Schwierigkeiten, welche das Inkasso der Forderungen der Landesbewohner verursachte, recht gut gehalten, allerdings meist durch die weitgehende Kulanz der europäischen Firmen, welche die größte Geduld bei Eintreibung der Forderungen beweisen. Die Geld- und Kreditverhältnisse Smyrnas sind durch die Gründung neuer Banken wesentlich leichter geworden; man konnte jedoch nicht sagen, daß dies den Platz besser gemacht hätte. Die leichtere Geldbeschaffung führt eine Neigung zur größeren Ausdehnung der Geschäfte herbei und verleitet so manche Firma Smyrnas, ihre Tätigkeit weit über das Maß ihrer Mittel auszudehnen. Naturgemäß ist auch der Zinsfuß bei dem stärkeren Geldangebot sehr gesunken und kann bereits mit einem Durchschnittssatz von 6 Prozent angenommen werden.

Die nunmehr in Smyrna bestehenden sechs großen Banken sowie eine Unzahl mittlerer und kleinerer Bankiers machen sich scharfe Konkurrenz und arbeiten zu Bedingungen, welche hart an der Grenze der Selbstkosten stehen. Zum Glück sind die Aussichten für die neue Ernte mit Ausnahme von Opium recht günstig, und dürfte das Geschäft im Herbst recht lebhaft sein.

Boykott des nordamerikanischen Handels durch die Chinesen. Bekanntlich werden jetzt nach Ablauf des nordamerikanisch-chinesischen Einwanderungsvertrages vom Jahre 1894 zwischen den Regierungen Chinas und der Vereinigten Staaten Verhandlungen gepflogen, um die Einwanderung chinesischer Arbeiter nach den Vereinigten Staaten neu zu regeln. Einige Klauseln des von den Vereinigten Staaten überreichten Vertragsentwurfes wurden, wie der Maibericht des k. u. k. General-Konsulates in Shanghai mitteilt, von den Chinesen dahin interpretiert, daß man verschärfte Bestimmungen für die Ausschließung der Chinesen aus den Vereinigten Staaten durchsetzen wolle, woraufhin die mächtige Fukien'er Kaufmannsgilde alle anderen Gilden aufforderte, den amerikanischen Handel vollkommen zu boykottieren und alle mit amerikanischen Kaufleuten oder Erziehungsanstalten bestehenden Beziehungen sofort zu lösen. Da die Gilden in Hongkong und Kanton daraufhin jede Unterstützung zusagten und die Boykottanregung tatsächlich auf fruchtbaren Boden zu fallen schien, wurden die chinesischen Kaufleute von dem in Shanghai auf der Durchreise befindlichen neuen amerikanischen Gesandten für China sowie vom amerikanischen General-Konsul in einigen Konferenzen über die Grundlosigkeit ihrer Befürchtungen aufgeklärt und ihnen die Versicherung gegeben, daß den Vereinigten Staaten der Gedanke einer Verschließung des Landes für die Chinesen und einer

Digitized by Google

Vertreibung derselben aus den Vereinigten Staaten vollkommen ferne liege. Diese Versicherungen hatten insoferne Erfolg, als von einer Boykottierung des amerikanischen Handelsverkehres mit China vorläufig Abstand genommen und nur der Beschluß gefaßt wurde, irgend welchen Versuch der amerikanischen Regierung, die Ausschließung der Chinesen aus den Vereinigten Staaten durchzusetzen, mit strengen Protesten aus dem ganzen Reiche zu erwidern. (Seit dieser vom Anfang Juni laufenden Jahres datierenden Meldung des genannten k. u. k. General-Konsulats ist bekanntlich der Boykott der nordamerikanischen Waren von den Chinesen innerhalb und sogar außerhalb Chinas mit bemerkenswerter Zähigkeit in Angriff genommen und durchgeführt worden.)

Die Tramwayfrage in Shanghai. Der Stadtrat der internationalen Ansiedlung von Shanghai hat von den für die elektrische Tramway vorliegenden Offerten, wie der Maibericht des dortigen k. u. k. General-Konsulates mitteilt, jenes der Firma Bruce, Peebles & Comp. in Edinburg akzeptiert. Um diese Entscheidung rückgängig zu machen, trat die mitkonkurrierende Shanghai Electric Tramway Comp., hinter welcher das große deutsche Geschäftshaus Arnhold, Karberg & Comp. steht, mit dem Vorschlage hervor, die Elektrizitätswerke des Internationalen Settlements für den Betrag von 150.000 £ anzukaufen und in eigene Regie zu übernehmen, wenn ihr gleichzeitig der Tramway kontrakt gegeben werde. Dieser Antrag gelangte bei einem im Mai laufenden Jahres ad hoc einberufenen Meeting der Steuerzahler zur Beratung, fand jedoch nur sehr geringe Unterstützung und fiel daher durch. Der Stadtrat ist daher nicht in die unangehme Lage gekommen, wortbrüchig zu werden, indem nun die Annahme des Offertes der Firma Bruce, Peebles & Comp. auch von den Steuerzahlern (Ratepayers) sanktioniert wurde. Daß gerade diese Firma berücksichtigt wurde, ist auch insoferne von Interesse, als sie mit der Firma Ganz & Comp. in Budapest assoziiert sein soll.

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf ca. 300.000 £. System: Oberleitung. Spannung: 500—550 Volts. Der Strom wird von den städtischen Elektrizitätswerken geliefert zum Preise von 4·8 Cand. für die ersten 600.000 Units, 4·6 Cand. für die zweiten 600.000 Units, 4·4 Cand. pro Unit für den weiteren Stromverbrauch. Wagenpark: 60 Wagen. Länge der Bahn: sechs englische Meilen zweigeleisige Strecke, neun englische Meilen eingeleisige Strecke. Spurweite: 1 *m*. Die Tramway soll binnen zwei Jahren nach Unterzeichnung des Vertrages fertiggestellt werden.

Verwendbarkeit von Motorbooten in Südchina. So geringe Aussichten für die Einführung von Automobilen auf der Insel Hongkong und in den benachbarten Teilen Südchinas infolge des Mangels an geeigneten Straßen und des hügeligen Terrains daselbst bestehen, so günstige Aussichten eröffnen sich, wie ein vom 17. Mai l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong mitteilt, hingegen in den vorgenannten Gebieten für den Absatz von Motorbooten. Dies erklärt sich daraus, daß sich der größte Teil des Verkehres auf den natürlichen und künstlichen Wasserstraßen abwickelt und zudem für die Verbindung der in den Häfen ankernden Schiffe untereinander sowie mit dem Lande eine große Anzahl von Fahrmitteln notwendig ist. Bis vor ca. 30 Jahren wurden in Hongkong sowie in den südchinesischen Häfen hiezu Ruderboote verwendet, wovon eine Geschäftsfirma, welche Schiffsagenturen besaß oder Reedereien betrieb, eine Anzahl stets zur Verfügung hielt.

Mit der zunehmenden Entwicklung der Dampfschifffahrt und dem Bedürfnis, den Verkehr im Hafen möglichst rasch zu gestalten, traten an die Stelle vorerwähnter Ruderboote Dampfbarkassen mit einem Tonnengehalte von 20—100 Registertonnen und einer Geschwindigkeit bis zu 11 Knoten in der Stunde. Von solchen Dampfbarkassen sind im Hafen Hongkong gegenwärtig über 300 im Betriebe, welche teils Eigentum der Kolonialregierung und deren Departements, teils Eigentum fremdländischer und chinesischer Geschäftshäuser zum eigenen Gebrauche oder zu Mietszwecken sind. Solche Dampfbarkassen, welche nach dem englischen Sprachgebrauche »Steamlaunches« genannt werden, stehen auch in Kanton, Swatow und in den übrigen Häfen im Betriebe. Dieselben sind ausschließlich dazu bestimmt, Passagiere und leichteres Gepäck von Bord der Schiffe ans Land oder umgekehrt zu bringen, die Schiffsagenten und Provianthändler an Bord zu schaffen, eventuell auch kleine Dschunken und Frachtboote zu remorquieren und unterscheiden sich diesbezüglich von den viel stärker gebauten Remorqueuren oder Steamtugs, welche hauptsächlich Warenboote, Schiffe etc. schleppen. Die Steamlaunches werden sämtlich in Hongkonger Werften gebaut und durch Dampfmaschinen mit Kohlen-, seltener Naphthafeuerung in Bewegung gesetzt.

Dieser vorgeschilderte namhafte Bedarf von kleineren, leichteren Dampfbarkassen, deren Zahl in Verbindung mit dem Anwachsen der Schiffahrt in Hongkong und in den übrigen südchinesischen Häfen stetig zunimmt, hat zuerst die deutsche Motorenindustrie darauf gelenkt, die Einführung von Motorbooten in Hongkong zu versuchen. Die deutsche Firma Blackhead & Comp. in Hongkong erwarb die Vertretung der Daimler-Motor-Comp. in Cannstadt und die Firma Arnhold, Karberg & Comp. der gleichen Nationalität in Hongkong und Kanton jene der sogenannten Karl Meißner-Motorlaunches. Die erstgenannte Firma brachte auch ein Versuchsboot nach Hongkong und hat es selbst in Verwendung, doch fand dasselbe erst wenig Nachbestellungen, da es zu klein und zu schwach und auch mit Rücksicht darauf, daß es in Deutschland gebaut und nach Ostasien transportiert werden muß, zu teuer kommt. Diesem Übelstande suchte die in Hongkong ansässige China Commercial Comp. Ltd. (Direktor G. C. Moxon) dadurch zu begegnen, daß sie die Dampfbarkassen an Ort und Stelle baut und nur die Motoren aus Europa bezieht und in Hongkong auf den Booten installiert. Für den Bezug von solchen Motoren erwarb die vorgenannte Gesellschaft die Vertretung der »Gardener«, »Petrol, Petroleum & Spirit Engines, Lister & Sons in London, Manufacturers of Marine Motors« und gelangte vor kurzem das erste Motorboot dieser Art, welches für Rechnung einer Hongkonger Firma bestellt wurde, zur Vollendung.

Das vorerwähnte Motorboot, welches »Lungchow« getauft wurde, ist von den Hongkonger Marineingenieuren Kew und Murphy gebaut worden, ist 65 englische Fuß lang, 15 Fuß breit und taucht bei voller Ladung nur 14 englische Zoll. Der Motor, welcher nur einen geringen Raum einnimmt, ist ein dreizylindriger und wird mit Petroleum gespeist, das nach dem System Gardner durch elektrischen Funken entzündet wird. Der Motor vermag 30 Pferdekräfte zu liefern und kostet der Betrieb pro Stunde ca. 80 Cents oder K 1·80. Die Tragfähigkeit des Motorbootes beträgt ca. 60 Personen und 5 t Ladung und ist infolge seines geringen Tiefganges bestimmt, chinesische Passagiere und Ladung nach solchen Plätzen auf dem Westflusse zu bringen, woselbst Dampfbarkassen und Dschunken wegen ihres größeren Tiefganges nicht hingelangen können.

Dadurch ergibt sich ein namhafter Vorteil für die Verwendung solcher Motorboote auf den Wasserstraßen Südchinas, woselbst infolge der vielfachen Versandung, der zahlreichen Barren etc. gerade Boote geringsten Tiefganges am geeignetsten sind. In Seehäfen wird jedoch ihr Verkehr durch den Umstand einigermaßen beschränkt, daß sie gegen schlechtes Wetter und hohen Seegang kaum ankämpfen und auch nicht auf die hohe See

Digitized by Google

hinausfahren können, wie Dampfboote gleichen Tonnengehaltes dies tun können. Doch solche Anforderungen werden auch an letztere nur in den seltensten Fällen gestellt, und sind auch die Steamlaunches im Hongkonger Seehafen hauptsächlich nur dazu bestimmt, den Verkehr zwischen den Schiffen und dem Lande innerhalb des geschützten Hafenbassins und bei gutem Wetter zu besorgen, was auch die Motorboote leisten können.

Was die Kosten der vorbesprochenen Motorboote anbetrifft, so stellen sich jene des oben beschriebenen Motorbootes »Lungchow« samt aller Einrichtung auf 10.000 Hongkong-Dollars gleich ca. 22.000 K. Da eine Steamlaunch derselben Tragfähigkeit wesentlich teurer zu stehen kommt, so ergibt sich im Kostenpreise dieser Motorboote ein nicht unbedeutender Preisunterschied zu gunsten derselben. Mit Rücksicht darauf und in Anbetracht aller übrigen vorgeschilderten Vorteile eröffnen sich somit sehr günstige Aussichten für die Einführung von Motorbooten in den südchinesischen Gewässern, woselbst sie nicht nur an Stelle von Steamlaunches treten, sondern geeignete Fahrbetriebsmittel auch für jene Binnenwasserstraßen liefern können, welche gegenwärtig weder von Steamlaunches, noch von Dschunken befahren werden können.

Australische offizielle Handelsagenten in Hongkong. In dem Bestreben, neue Absatzmärkte für die Produkte ihrer zunehmenden landwirtschaftlichen und industriellen Tätigkeit zu eröffnen, richten die australischen Staaten, wie das k. u. k. Konsulat in Hongkong in einem vom Mai laufenden Jahres datierten Berichte mitteilt, schon seit längerem ihr Augenmerk auf Ostasien, insbesondere auf Hongkong und Südchina, welches sich immer geeigneterer Schiffahrtsverbindungen mit dem australischen Kontinente erfreut und dadurch demselben näher gebracht wird. Nachdem die Regierung von Neusüdwales im Jahre 1904 einen kommerziellen Fachberichterstatter nach Hongkong gesendet hatte, dem es gelang, nicht wenige Geschäftsverbindungen anzuknüpfen, ist nunmehr die Regierung von Queensland gleichfalls diesem Beispiel gefolgt und hat einen solchen Berichterstatter in der Person des Mr. Frederic Jones delegiert. Letzterer ist vor kurzem in Hongkong eingetroffen und trat sofort mit allen beteiligten Interessenten dieser Kolonie in Verbindung.

Wie verlautet, interessiert er sich in erster Linie für den Absatz zweier Hauptprodukte Queenslands, Weizenmehl und Holz. In beiden besitzt Hongkong einen namhaften Bedarf, und kommt Weizenmehl hauptsächlich von der Westküste Nordamerikas, Holz von den Straits Settlements, Siam, Borneo, Wladiwostok und Kanada. Das australische Weizenmehl ist im allgemeinen qualitativ besser als das amerikanische und infolgedessen auch etwas teurer. Deshalb kann es nur für die Herstellung feineren Gebäckes für europäischen, weniger für den chinesischen Konsum in Betracht kommen, und seine Absatzverhältnisse gleichen daher denen des ungarischen Mehles, welches gleichfalls wegen seiner besseren Qualität und höheren Preises mit dem amerikanischen nicht zu konkurrieren vermag und nur Aussicht hat, bei Zunahme der Nachfrage nach besserem Mehl Absatz zu finden. Letztere Nachfrage ist aber gegenwärtig noch gering, gleichwohl bezieht bereits die einzige in Hongkong befindliche europäische Zuckerbäckerei australisches Weizenmehl. Es unterliegt keinem Zweifel, daß bei fortschreitender Entwicklung der Nachfrage nach besserem Mehl dem ungarischen Mehlexporte nach Ostasien in Queensland eine sehr gefährliche Konkurrenz erwachsen wird, welche um so gefährlicher sein dürfte, als der Transportweg des australischen Mehles nach Hongkong viel kürzer und billiger ist als jener des ungarischen Mehles und auch die australischen Kolonien es nicht an Rührigkeit und Unternehmungslust fehlen lassen, um ihrem Produkte Eingang in Hongkong und China zu verschaffen.

Hinsichtlich des Bezuges von Holz aus Queensland bieten sich dermalen geringe Aussichten in Hongkong, wenn auch infolge des russisch-japanischen Krieges die Ausfuhr von Holz aus Wladiwostok nach Hongkong aufgehört hat. Das Holz der Kolonie Queensland zeichnet sich durch eine besonders große Härte und Undurchdringlichkeit aus, weshalb es sich auch vorzüglich zur Herstellung von sogenanntem Stöckelpflaster auf Straßen eignet. Mit Rücksicht darauf bemüht sich auch der obenerwähnte Delegierte, die Hongkonger Kolonialregierung zur Verwendung dieses Holzes zu vorgedachtem Zwecke zu bewegen.

Im Zusammenhange mit dem Ackerbau hat auch die Viehzucht in der Kolonie Queensland einen namhaften Aufschwung erfahren, und Queensland beginnt bereits auch Butter, Käse, Speck und Schinken zu exportieren Im Hinblicke darauf sucht der Fachberichterstatter Queens lands für vorgedachte Produkte gleichfalls einen Absatz in Hongkong und Südchina zu erzielen, wobei ihm der kurze Transportweg gegenüber jenem nach Amerika und Europa, von wo diese Produkte bisher bezogen wurden, sehr zu statten kommt. Tatsächlich werden auch schon Butter und Käse in frischem Zustande aus Queensland nach Hongkong bezogen und finden unter der dortigen fremdländischen Bevölkerung nicht ungünstige Aufnahme.

Schließlich bemüht sich der in Rede stehende Handelsdelegierte insbesondere die Lieferung aller obenerwähnter Artikel für die hier garnisonierenden Militär- und Marinestreitkräfte zu erlangen, welch letztere mit Rücksicht darauf, daß sie zusammen mehr als 8000 Köpfe zählen, einen nicht geringen Bedarf besitzen. Mit Bezug darauf hat Mr. F. Jones auch bereits einschlägige Konferenzen mit dem Gouverneur der Kolonie sowie mit der Intendanzbehörde der englischen Truppen gepflogen, wobei er im Namen der Regierung von Queensland die Forderung stellte, daß bei Gleichheit der Preise der offerierten Waren seitens der Hongkonger Kolonialregierung und der Militärbehörden der Vorzug den britischen Produkten und daher jenen Queenslands gegeben werde. Es ist noch nicht bekannt, wie sich vorerwähnte Behörden dieser Forderung gegenüber verhalten; doch ebenso wie die britische Admiralität schon genötigt worden ist, australische Kohle für ihre Kohlendepots in Hongkong zu beziehen, so ist kaum zu erwarten, daß sich die genannten Behörden auf die Dauer auch der Erfüllung dieser Forderung werden entziehen können. Mit Rücksicht darauf ist die zunehmende Bedeutung der Konkurrenz Australiens auf dem ostasiatischen Absatzmarkte nicht zu unterschätzen, sondern muß hiemit und mit einem steigenden Warenaustausch zwischen beiden Ländergebieten zu Ungunsten des einschlägigen europäischen Geschäftsverkehres in Zukunft gerechnet werden.

Wirtschaftliche Verhältnisse auf den Philippinen. Ein vom 24. Mai l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Manila enthält folgende Mitteilungen: Die Unterdrückung der da und dort, hauptsächlich in den Provinzen Cavite, Samar und im Jolo-Archipel noch herrschenden Unruhen macht Fortschritte. Die damit verbundenen militärischen Operationen sind von sekundärer Bedeutung, wenn in Betracht gezogen wird, daß jene Unruhen von weit in der Minderzahl befindlichen unzufriedenen Elementen ausgehen und also nicht so allgemein im Volke wurzeln, wie es in den Revolutionsjahren der Fall war. Der geschäftliche Verkehr wird durch diese Vorkommnisse nicht wesentlich beeinflußt. Beunruhigender als dieselben ist, vom Geschäftsstandpunkte aus, daß sich die Rinderpest in einzelnen Provinzen wieder ausbreitet. Bekanntlich sind es die Folgen der durch diese Seuche herbeigeführten Dezimierung des Bestandes an Zugvieh, welche jetzt noch schwer auf dem Lande lasten. Man gab sich der Hoffnung hin, daß sich die Viehbestände sukzessive wieder mehren und so zur Wiederherbeiführung normaler Zu-

Digitized by Google

stände in den ackerbautreibenden Provinzen beitragen würden.

Zurzeit halten sich Vertreter amerikanischer Interessentenkreise in Manila auf. Man hofft, daß die schon lange gehegten Bauprojekte für zehn Dampf- oder elektrische Eisenbahnen von ca. 1000 Meilen Länge in den wichtigsten Provinzen des Archipels einer baldigen Verwirklichung entgegengehen.

Die Steuern auf Zigaretten und destillierte Produkte, welche exorbitant hoch sind, traten noch nicht in ihrem vollen Umfang in Kraft. Die Regierung hält es für angezeigt, bis 1. Juli 1906 ermäßigte Taxen zu erheben.

Die Währungsänderung darf nunmehr als auch in der Praxis definitiv vollzogen angesehen werden. Zu Ende April 1905 waren in Umlauf: ca. 30 Millionen der neuen (Conant) Silberdollars, ca. 10 Millionen an Papiergeld. An alten Münzen mögen in den Provinzen noch einige Millionen Dollars vorhanden sein, deren Zurückfließen an die Staatskassen zu einem dem Silberwert ungefähr entsprechenden Kurs sukzessive vor sich geht.

Im Schulwesen ist im Vergleich zu früheren Jahren ein wirklich großer Fortschritt zu verzeichnen. Wenn auch im Interesse der Verallgemeinerung der Schulpflicht noch viel zu tun übrig bleibt, so ist doch die Tatsache erwähnenswert, daß zurzeit im Archipel ca. 350.000 die Schulen regelmäßig besuchende Kinder gezählt werden.

Die Hafenbauten in Manila sind so weit gediehen, daß in kurzem die Schutzmauer beendigt sein wird, also noch der innere Ausbau vorzunehmen übrig bleibt. Für Verbesserung der Hafenanlagen Iloilos sind ca. 500.000, für solche in Cebu ca. 1,000 000 ausgeworfen worden.

Der Handel von Buschir im Jahre 1904/05. Das am 20. März 1905 abgelaufene persische Kalenderjahr ist nach einem im April laufenden Jahres erstatteten deutschen Konsularberichte für den Handel Südpersiens kein günstiges gewesen. Infolge anhaltender Dürre waren die Ernten der wichtigeren Ausfuhrerzeugnisse gering; zu Beginn des Sommers brach die Cholera in den Ortschaften längs der Karawanenstraße Buschir—Schiras aus und verursachte Störungen der Warentransporte, die den Verkehr auf dieser bedeutendsten Handelsstraße Südpersiens für mehrere Monate nahezu lahmlegten. Dazu herrscht eine allgemeine Knappheit der Geldmittel, die infolge des anhaltend hohen Standes der auswärtigen Wechselkurse noch empfindlicher sich geltend machte.

So erklärt sich, daß der Einfuhrhandel über den Hafen von Buschir, der nach wie vor der wichtigste Durchgangsplatz für den Handel mit Süd- und Mittelpersien ist, einen starken Rückgang erlitten hat. Die Einfuhr, die im Jahre 1903/04 einen Wert von 66·6 Millionen Kran oder von 23·3 Millionen Mark aufwies, ist im Jahre 1904/05 auf 52·6 Millionen Kran oder (1 Kran = *M* 0·34) auf 17·8 Millionen Mark gesunken. An dieser Einfuhr waren ausweislich der Zollstatistik von Buschir die folgenden Länder beteiligt: 1. Großbritannien mit 24·5 Millionen Kran gegen 29·1 Millionen Kran im Vorjahre; 2. Britisch-Indien mit 11·7 Millionen Kran gegen 10·1 Millionen Kran im Vorjahre; 3. Frankreich mit 4·4 Millionen Kran gegen 3·9 Millionen Kran im Vorjahre; 4. Österreich-Ungarn mit 2·5 Millionen Kran gegen 0·4 Millionen Kran im Vorjahre; 5. Deutschland mit 1·7 Millionen Kran gegen 2·9 Millionen Kran im Vorjahre; 6. Rußland mit 1·6 Millionen Kran gegen 1·3 Millionen Kran im Vorjahre; 7. Belgien mit 1·0 Million Kran gegen 0·3 Millionen Kran im Vorjahre; 8. andere Länder 4·8 Millionen Kran.

Vorstehende Ziffern zeigen, daß Großbritannien und in noch weit stärkerem Maße Deutschland eine Einbuße in ihrer Einfuhr dem Vorjahre gegenüber erlitten haben. Dagegen weist die österreichisch-ungarische und belgische Einfuhr starke, die russische und französische minder erhebliche Fortschritte auf. Der Ausfall in der britischen Einfuhr erklärt sich vornehmlich aus dem Rückgang der Einfuhr von Textilwaren. Während im Vorjahre die britische Einfuhr in Baumwollgeweben sich auf 19 Millionen Kran bezifferte, ist sie im letzten Jahre auf 15 Millionen Kran heruntergegangen.

Was die deutsche Einfuhr über Buschir betrifft, so weisen fast alle Artikel einen Rückgang auf; insbesondere hat die Einfuhr von Zucker, wollenen und baumwollenen Geweben, Seidenwaren und Kurzwaren eine Einbuße erlitten. Dagegen ist die Einfuhr von Drogen und Chemikalien sowie von Steingut- und Porzellanwaren gestiegen. Überhaupt machen sich in den jährlichen Werten der deutschen Einfuhr starke Schwankungen geltend, die darauf hindeuten, daß den deutsch-persischen Handelsbeziehungen noch die Stetigkeit einer regelmäßigen Geschäftsverbindung abgeht. Dies erklärt sich daraus, daß die deutsche Einfuhr gerade in den Stapelartikeln des Buschirer Marktes, d. h. in billigsten Baumwollgeweben, Metallen (Halbfabrikaten) und Zucker bisher keine feste und gesicherte Beteiligungszahl erlangt hat. In schlechten Jahren pflegt daher die deutsche Einfuhr ebenso stark zurückzugehen, wie sie sich in Zeiten, die für den Markt von Buschir günstiger sind, hebt.

Der oben erwähnten Zunahme der österreichischen Einfuhr liegt eine starke Steigerung der Zuckereinfuhr zu grunde. Ihr Wert betrug im Jahre 1903/04 214.700 Kran und ist im Jahre 1904/05 auf 2,252.581 Kran gestiegen. Dagegen ist gleichzeitig die deutsche Einfuhr von Zucker von 886.357 Kran auf 197.127 Kran gefallen. Der österreichische Kristallzucker — um diesen handelt es sich dabei in erster Linie — wird in Buschir billiger angeboten als das deutsche Fabrikat und hat auf den Schiffen des Österreichischen Lloyds von Triest nach Bombay eine günstigere Frachtgelegenheit als die deutsche Ware, die erst nach Großbritannien verschifft wird, um eine Frachtgelegenheit nach dem Persischen Golf zu finden.

Die russische Einfuhr über Buschir zeigt gegen das Jahr 1903/04 nur geringe Veränderungen. Es wurden aus Rußland eingeführt: Petroleum für 615.820 Kran gegen 349.905 Kran im Jahre 1903/04, Baumwollgewebe für 526.354 Kran gegen 360.920 Kran, Zucker für 294.110 Kran gegen 498.618 Kran, andere Waren für 173.497 Kran gegen 130.995 Kran.

Die Kuleinwanderung in Südafrika. Nach einem vom 17. Juni l. J. datierten Berichte des k. u. k. Konsulates in Johannesburg wurden für die dortigen Minen zwar zuerst (im Frühjahr 1904) in Südchina Kuli geworben, aber abgesehen von den Quertreibereien der südchinesischen Mandarinen, fiel der Vergleich der Leistungsfähigkeit der Südchinesen mit den im zweiten Schiffe mit importierten Nordchinesen so ungünstig für die ersteren aus, daß die Minenbesitzer sich sträubten, die ersteren für ihre Minen anzunehmen. Die Bestrebungen, Rekruten für die Transvaalminen zu finden, konzentrierten sich deshalb sehr bald auf den Norden und haben dort einen so günstigen Erfolg gehabt, daß die Anzahl der in Johannesburg bereits arbeitenden chinesischen Kulis sich auf mehr als 40 000 beläuft. Daß in der nächsten Zukunft der Zufluß nicht in demselben Verhältnisse anwachsen wird, ist vorauszusehen, da die Absorptionsfähigkeit der Minen in bezug auf die Arbeiter nicht plötzlich so bedeutend gesteigert werden kann, sondern eine gewisse Zeit vergehen muß, bevor weitere Minen in den Stand gesetzt sind, mit der wirklichen Minenarbeit zu beginnen.

Eine indisch-argentinische Dampferlinie. In Anbetracht des gesteigerten direkten Handelsverkehres in Jutewaren zwischen Indien und Südamerika wird die »Lion Line Ltd.« von nun an, wie der Märzbericht des k. u. k. General-Konsulates in Kapstadt mitteilt, während der Saison eine regelmäßige Dampferverbindung zwischen Calcutta und dem La Plata über Kapstadt einrichten. Der Transport der Güter geschah bisher über Liverpool.

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

September 1905. Nr. 9.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Die neueste »chinesische Frage« in den Vereinigten Staaten von Amerika. — Kommerzielle Verhältnisse in Südchina. — Englisch-persische Handelsbeziehungen. — Der Mineralreichtum Indiens. — Die wirtschaftliche Lage auf den Philippinen. — Miszellen. Kommerzielle Verhältnisse in Japan. — Die Glaubersalzgewinnung im Kaspisee.

DIE NEUESTE »CHINESISCHE FRAGE« IN DEN VEREINIGTEN STAATEN VON AMERIKA.

Vom Fachberichterstatter des k. k. Handelsministeriums Sektionsrat Dr. **Friedrich Karminski.** [1])

Seit Mai laufenden Jahres ist für die Vereinigten Staaten eine allerneueste »chinesische Frage« aufgetaucht, welche die interessierten Handelskreise wie auch ganz besonders die Unionsregierung sehr lebhaft beschäftigt. Einleitung und Durchführung der gegenständlichen Aktion sowie der Verlauf der ganzen Angelegenheit sind nach mehr als einem Belange für die nordamerikanischen Verhältnisse sehr bezeichnend und rechtfertigen schon aus diesem Gesichtspunkte eine ausführlichere Darstellung, ganz abgesehen davon, daß die Sache an sich der vollsten Beachtung der am chinesischen Absatzmarkte interessierten europäischen Staaten wert erscheint.

Überdies wirft der Verlauf und die Lösung dieser Angelegenheit ganz interessante Streiflichter auf die in den Vereinigten Staaten in wirtschaftlichen Fragen einflußnehmenden Faktoren und deren Stärke, so daß eine gewisse Nutzanwendung für andere wirtschaftliche Kontroversen mit den Vereinigten Staaten aus diesem Falle wird abgeleitet werden dürfen; er zeigt nämlich ganz eklatant, daß selbst die selbstherrliche nordamerikanische Politik vor wirtschaftlich empfindlicher Retorsion sehr rasch zurückzuweichen versteht.

Mitte Mai dieses Jahres langte bei der »American Asiatic Association«, die mit der «China & Japan Trading Comp.« das Zentrum oder doch einen Zentralpunkt der nordamerikanischen Exportbestrebungen nach Ostasien und ihrer Organisation bildet, die Nachricht ein, daß sich in China eine Boykottbewegung nordamerikanischer Waren geltend mache, welche als Retorsion und Protest gegen die nordamerikanische Chinesen-Ausschließungspolitik auftritt. Sofort hat der Vorstand der »American Asiatic Association« sich der Sache angenommen und schon am 16. Mai d. J. durch seinen Sekretär, John Foord, das nachfolgende — hier in vollständiger Übersetzung wiedergegebene — Schreiben »an den Präsidenten der Vereinigten Staaten in Washington, gerichtet:

»Sir — Im Auftrage des leitenden Komitees der ‚American Asiatic Association' gestatte ich mir das nachfolgende, soeben eingelangte Cablegramm der ‚American Association of China' zu Ihrer Information zu unterbreiten:

‚Chinesische Handelskammern, die Gentry und die Gilden fordern das Volk im ganzen Kaiserreiche auf, alle amerikanischen Schulen, Geschäfte, Güter, Erzeugnisse und Schiffe insolange zu boykottieren, bis ein Vertrag über die Chinesenausschließung eine gleichmäßige Behandlung der nach den Vereinigten Staaten sich begebenden Reisenden, Studenten und Kaufleute garantiert. Die Association empfiehlt dies Washingtons ernster Beachtung.'

Ich bin beauftragt, Ihre Aufmerksamkeit auf die ernsten Konsequenzen zu lenken, welche eine solche Bewegung auf den amerikanischen Handel mit China und insbesondere für die Prosperität der Baumwollindustrie der Vereinigten Staaten haben müßte, welche vor einer Periode zerstörenden Wettbewerbes auf dem heimischen Markte nur durch die Möglichkeit bewahrt wurde, den Überschuß dieser Produktion nach China auszuführen.

Soweit diese Association unterrichtet ist, verlangt die chinesische Regierung, daß der neue Vertrag über die Chineseneinwanderung genau definieren soll, was unter ‚Arbeiter (laborer)' verstanden ist und daß, nach Ausschließung aller in diese Klasse gehörigen Individuen, alle anderen Klassen von Chinesen gleich denen anderer Länder frei zugelassen werden. Dieses Verlangen erscheint uns so zweifellos gerecht, daß wir der zuversichtlichen Erwartung sein konnten, es würde auf dieser Basis ein befriedigendes Übereinkommen erzielt werden können.

Gleichwohl hat es den Anschein, als ob seitens unserer Regierung gegen diese offenbar einfache Lösung des Chineseneinwanderungsproblems nachhaltige Bedenken erhoben werden, so daß die Verhandlungen über den neuen Vertrag unterbrochen, wenn nicht ganz zurückgestellt wurden.

Unser leitender Ausschuß ist seitens mehrerer kommerzieller Organisationen aufgefordert worden und auch in der Lage, durch kommerzielle Organisationen im ganzen Lande, durch Missionsgesellschaften und andere an dieser Frage interessierte Körperschaften eine ausgiebige Agitation zu dem Zwecke einzuleiten, um die Regierung zu beeinflussen und ihr kundzutun, daß in bezug auf ihre Haltung in dieser Frage eine allgemeine öffentliche Unzufriedenheit besteht. Allein der Ausschuß glaubte, daß die Gewährung einfacher Gerechtigkeit an eine befreundete Macht ein Akt sei, der nicht erst eine Volksagitation nötig hätte, und hat darum jeden Schritt unterlassen, der geeignet wäre, in den Gang der Verhandlungen einzugreifen, auf deren gedeihlichen Abschluß zu hoffen er nicht aufgehört hat. Die Wichtigkeit und Schwere der kommerziellen und industriellen Verluste, welche die in dem obigen Cablegramm angedeuteten Repressionen bei ihrer Ausführung besorgen lassen, mögen unsere Rechtfertigung sein, daß wir diese Sache Ihrer persönlichen ernsten Aufmerksamkeit empfehlen.«

Auf dieses an den Präsidenten gerichtete Schreiben erhielt die »American Asiatic Association« unter dem 26. Mai d. J. aus dem Staatsdepartement die Antwort, wonach Mr. Loomis (Acting Secretary des Staatsdepartements) das an den Präsidenten gerichtete Schreiben empfangen zu haben bestätigt und mitteilt, daß das

[1]) Nach einem aus St. Paul (Minnesota) erstatteten, vom 1. Juli l. J. datierten Berichte.

Digitized by Google

Staatsdepartement die Angelegenheit »in Erwägung ziehen« werde.

Als in weiteren zwei Wochen in Washington nichts geschah und neuere Nachrichten über den Ernst der Boykottbewegung in China einlangten, unternahm die »American Asiatic Association« jene Agitation, die sie vorerst für vermeidlich erachtete, zumal es den Anschein hatte, daß der Secretary des Department of Commerce and Labor, Mr. Metcalf, einer Änderung der Chinesenausschlußbestimmungen (er ist ein Kalifornier) prinzipiell abgeneigt sei und die Furcht vor den Folgen der als Boykott bezeichneten Bewegung in China nicht teile. Demgemäß veranstaltete die »American Asiatic Association« am 8. Juni d. J. in New York ein großes Meeting, auf welchem die Entsendung einer Deputation und die Überreichung eines Memorandums an den Präsidenten beschlossen wurde.

Dieses Memorandum erörtert ausführlicher die Geschichte der einschlägigen Verträge und deren Wirkungen und hebt hervor, daß in Konsequenz der Praxis dieser Verträge und der Chinesenexklusion ein »schweres Hindernis für die Entwicklung der Handelsbeziehungen mit China entstehe, indem bei den chinesischen Kaufleuten die gerechtfertigte Empfindung wachgerufen werde, daß ihre unvernünftige und ungerechte Ausschließung dem Geiste und den ausdrücklichen Bestimmungen der bestehenden Verträge zwischen China und Nordamerika widerstreite«.

Die Versammlung genehmigte einmütig die folgende Resolution, in welcher das dem Präsidenten überreichte Memorandum gipfelt: »Nachdem die wachsende Prosperität der Vereinigten Staaten in einem sehr hohen Maße von der Ausdehnung seines Exportes an Industrieerzeugnissen abhängig ist und sein muß, welcher wieder anderseits von den freundlichen Beziehungen und der Reziprozität gegenüber anderen Völkern abhängt; nachdem ferner für amerikanische Industrieerzeugnisse, insbesondere Baumwollwaren der wichtigste auswärtige Absatzmarkt und jener Markt, welcher in naher Zukunft eine immense Entwicklung (immense expansion) verspricht, China ist, dessen kaufmännische Kreise durch die willkürliche Ausschließung, die sie gegen alles Vertrauen in Vertragsbestimmungen unter der Anwendung der amerikanischen Gesetze erfahren, in gerechter Weise erbittert, mit Repressionen drohen, indem sie den Handel mit amerikanischen Industriellen und die Verwendung amerikanischer Schiffe verweigern, wird als Beschluß ausgesprochen: Daß diese Association des Erachtens ist, daß die bestehenden Gesetze der Vereinigten Staaten, welche chinesische Untertanen einer Klasse ausschließen, deren Einwanderung nach den Vertragsbestimmungen einer Beschränkung nicht unterworfen sein soll, hart, unvernünftig (unreasonable), ungerecht und die geheiligten Vertragspflichten verletzend und für die wichtigsten Interessen des Volkes der Vereinigten Staaten verderblich sind und daß diese Association darum von dem Kongreß deren Änderung ernstlich verlangt, sowie den Abschluß eines neuen Vertrages mit China empfiehlt, welcher — indem er für die eigene Regelung der unwillkommenen chinesischen Einwanderung Vorsorge trifft — in gleicher Weise Freiheit des Eintritts und des Domizils jenem Teile der Chinesen gewährt, der nicht zu den arbeitenden Klassen gehört, zumal es für die Pflege der geschäftlichen Interessen der Vereinigten Staaten von hervorragendster Wichtigkeit ist, mit diesem Teile des chinesischen Volkes freundliche Beziehungen aufrecht zu erhalten.«

Desgleichen wurde die Entsendung einer Deputation an den Präsidenten beschlossen, welcher sich eine Spezialdeputation von 30 Vertretern der Textilindustrie, vorzugsweise aus Neu-England und San Francisco, anschloß. Diese Deputationen wurden am 12. Juni d. J. vom Präsidenten Roosevelt empfangen, dem der Inhalt des Memorandums sowie die der Boykottbewegung zu grunde liegenden neueren Beschwerdefälle vorgetragen wurden. So wurde angeführt, daß man zwei mit einer Empfehlung des amerikanischen Botschafters in London versehene Chinesen der gebildeten Stände bei ihrer Landung in Boston von der Einwanderungsbehörde — ungeachtet dessen — »wie Verbrecher« behandelt und daß man insbesondere eine zu der Gesellschaft gehörige chinesische Dame schimpflicher Untersuchung unterwarf, sie photographierte und gleich einer Verbrecherin behandelte; ähnliche Mißgriffe sollen auch vorher wiederholt vorgekommen sein. Der Sprecher schloß seinen Vortrag wie folgt:

»Die Mitglieder der Deputation vertrauen darauf, nicht vergeblich an Sie zu appellieren, indem sie Abhilfe für den anormalen und unbefriedigenden Stand der Beziehungen zwischen diesem Lande und dem chinesischen Reiche verlangen. Die voraussichtlich verhängnisvollen Folgen, welche eine längere Fortdauer dieses Zustandes für ihre Interessen und diejenigen der Industrien, die sie vertreten, haben kann, begründen die Dringlichkeit und den Nachdruck, womit sie Ihre Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand lenken.«

Der Präsident versicherte die Deputation seiner Sympathien für die industriellen Interessen, trat aber der Anschauung entgegen, als ob die bestehenden Gesetze in bedrückender, harter oder gar vertragswidriger Weise praktiziert würden. Er versprach, die Sache mit dem Handelssekretär Mr. Metcalf zu besprechen und das möglichste zu tun, um die entstandenen Schwierigkeiten zu ebnen. Es ist bezeichnend, daß der Führer dieser Deputationen, Mr. Foord, sich nach dem Besuche beim Präsidenten und dem Handelssekretär Mr. Metcalf Vertretern der Presse gegenüber als »wenig oder gar nicht befriedigt« über die Haltung der Exekutive äußerte. In der Tat wurde unmittelbar vor und nach dem Empfange der Deputation seitens des Handelsamtes in Washington darauf beharrt, daß die Praxis des Chinesen-Gesetzes dem Gesetze entspreche und daß die in Amerika unternommene Aktion den an sich nicht so ernst zu nehmenden chinesischen Boykott nur zu ermutigen geeignet erscheine.

Diese Haltung oder vielmehr diesen Standpunkt nahm Mr. Metcalf, der Handelssekretär, dessen Ressort dieser Gegenstand zunächst berührte, in der nach den Meldungen der öffentlichen Blätter am 13. Juni l. J. stattgehabten Kabinetsberatung ein, in welcher der Präsident die chinesische Frage zur Sprache gebracht hatte. Es folgten dann weitere Beratungen, in denen der Präsident und Kriegssekretär Taft die Beschwerden für berechtigt erachteten, während der Handelssekretär abweichender Meinung blieb, daß es nicht an der Praxis des Gesetzes liege und daß dieses vollkommen legal angewendet werde; er negierte auch die Behauptung, daß die Einwanderungsbehörden hart vorgehen, indem er darauf verwies, daß von 73 Chinesen, welche auf Grund von Zertifikaten nach Amerika kamen, 71 anstandslos zugelassen wurden und daß nur zweien in diesem Jahre der Zutritt verweigert wurde. Der Handelssekretär erklärte, mit dem bedeutsamen Interesse der Industrie zu sympathisieren, bestritt aber auf Grund der Darstellung der ihm unterstellten Einwanderungsbehörden, daß von einer ungesetzlichen Praxis oder von Vertragsverletzungen die Rede sein dürfe; er befürwortet weder eine Milderung der Gesetze, noch eine Änderung der Praxis.

Auf Grund dieser Meinungsverschiedenheiten sprach man in den öffentlichen Blättern sogar von der Möglichkeit eines Rücktrittes des Handelssekretärs, was sich jedoch durchaus nicht bewahrheitete. Indes blieb die Angelegenheit ununterbrochen auf der Tagesordnung der öffentlichen Diskussion, auf welcher sie namentlich die weiteren Nachrichten über den Fortschritt der Boykottbewegung in China erhielten.

Am 18. Juni wurde aus Tientsin per Kabel gemeldet, daß dort zwei Versammlungen abgehalten wurden, um für den Boykott gegen die Vereinigten

Digitized by Google

Staaten Propaganda zu machen. An einer derselben hätten 600 Studenten von 26 Universitäten teilgenommen. Zehn Resolutionen wurden gefaßt, darunter insbesondere über den Boykott nordamerikanischer Waren, über die Verbreitung antiamerikanischer Flugschriften, über die Förderung national-chinesischer Gewerbetätigkeit und über die Erstattung regelmäßiger Berichte betreffend die Resultate der Agitation. In der zweiten Versammlung unterzeichneten 200 Mitglieder der chinesischen Kaufmannsgilden, welche 17 Provinzen vertraten, ein gegenseitig verpflichtendes Übereinkommen, wonach sie bei einer Konventionalstrafe von 50.000 Taels sich verpflichten, keine nordamerikanischen Waren zu kaufen. Die Kaufmannsgilden von Peking haben dieses Übereinkommen in 10.000 Exemplaren verbreiten lassen.

Fast gleichzeitig mit dieser Meldung aus Tientsin brachten die Blätter ein Telegramm aus Vancouver, wonach die Canadian Chinese Reform Association im Vereine mit den in Britisch-Kolumbien niedergelassen chinesischen Kaufleuten aus der chinesischen Boykottbewegung gegen die Vereinigten Staaten Nutzen zu ziehen suche, und zwar dahin, daß man in Britisch-Kolumbien mit chinesischem Kapital und den billigen chinesischen Arbeitskräften die für China notwendigen und bisher aus den Vereinigten Staaten bezogenen Artikel herzustellen versuchen wolle.

Diese Vancouver-Depesche dürfte wohl bloße Stimmungmacherei sein, da praktisch wie in den Vereinigten Staaten auch in Kanada die Chinesen ausgeschlossen sind; in den Vereinigten Staaten direkt durch die Nichtzulassung, in Kanada durch die vor einem Jahre erfolgte Erhöhung der Kopftaxe für den chinesischen Einwanderer von hundert auf fünfhundert Dollars, was zur Folge hatte, daß im Hafen von Vancouver in Britisch-Kolumbien, welches ca. 6000 Chinesen in verschiedenen gewerblichen Berufen zählt, im Fiskaljahre 1904/05 nur zwei chinesische Einwanderer zuwuchsen, gegenüber zirka tausend in jedem der früheren Jahre.

Später, am 23. Juni l. J., schloß sich die Handelskammer in Portland (Oregon) in einem längeren Telegramm der Aktion gegen die harte Ausführung der Chinesen-Ausschlußgesetze an und erklärte dem Präsidenten, daß sie am selben Tage durch Kabel von Hongkong verständigt worden sei, daß eine unmittelbare (sofortige) Aktion der nordamerikanischen Regierung notwendig sei, wenn nicht ein wirksamer Boykott amerikanischer Produkte folgen soll. Der Präsident selbst ordnete die Verlautbarung dieses Telegrammes durch die Blätter an, und die Washingtoner Blätter meldeten am gleichen Tage, daß Mr. Metcalf eine lange Konferenz über den Gegenstand mit dem Präsidenten abhalte, daß Mr. Hay der Sache volle Aufmerksamkeit zuwende und daß eine Lösung des Problems unmittelbar bevorstehe.

In der Tat fand noch am 23. Juni l. J. ein Kabinetsrat statt, welcher sich mit der chinesischen Frage befaßte. Mr. Taft vertrat die Ansicht, daß die Beschwerden mehr in der Praxis als im Gesetze ihren Grund haben. Dem stimmte der Präsident mit der Erklärung bei, daß er entschlossen sei, die Chinesen nach Maßgabe der bestehenden Gesetze in alle Häfen des Landes zuzulassen. Das liege nicht bloß im Interesse der nordamerikanischen Industriellen und Geschäfte, sondern wäre nur billig gegenüber den Chinesen.

Um das dieser Frage entgegengebrachte ernste Interesse der Geschäftswelt zu verstehen, muß man sich vor Augen halten, daß sich die Ausfuhr nordamerikanischer Baumwollwaren nach China in den ersten zehn Monaten des laufenden Fiskaljahres (1904/05) auf nicht weniger als 21,125.838 $ beziffert, gegenüber 3,260.169 $ in der gleichen Periode des Jahres 1903/04, und daß man in interessierten Kreisen annimmt, daß das Fiskaljahr pro 30. Juni 1905 mit einer Erhöhung des Ausfuhrwertes der Baumwollwaren auf 27,000.000 $ abschließen werde; ebenso hat sich der Wert der Ausfuhr an Mineralöl nach China in der gleichen zehnmonatlichen Periode von 4,011.181 $ auf 6,960.012 $ erhöht.

Dies sind Haben-Posten, für die in den Vereinigten Staaten das Verständnis allenthalben offen ist und denen gegenüber man mit der Strenge der Gesetzesauffassung nnd -anwendung zu transigieren immer bereit ist und bereit sein muß, zumal man ja die Vereinigten Staaten — von amerikanischer Seite selbst — nicht unzutreffend als das »Reich der Geschäfte« (The Empire of Business) zu bezeichnen gefunden hat. Wie vorauszusehen war, hat das Geschäft auch in diesem Falle über die Verwaltung gesiegt — es soll dies nicht in abträglichem Sinne ausgelegt werden — und der Kabinetsrat am 23. Juni l. J. schloß damit, daß den Beschwerden auf administrativem Wege abgeholfen, das heißt überhaupt abgeholfen werden soll, da der legislative Weg ja ein höchst unsicherer und weitwendiger wäre. Diese administrative Abhilfe erfolgte denn auch prompt durch einen Erlaß des Präsidenten an das Staatsdepartement vom 24. Juni l. J., welcher (in deutscher Übersetzung) wie folgt lautet:

»Das Staatsdepartement hat sofort ein Rundschreiben an unsere sämtlichen diplomatischen und Konsularvertreter in China folgenden Inhaltes zu erlassen: Gemäß den Gesetzen der Vereinigten Staaten und nach dem Geiste der Verträge zwischen den Vereinigten Staaten und China sind alle Chinesen der Kuli- oder arbeitenden Klasse von dem Eintritte in die Vereinigten Staaten absolut ausgeschlossen; aber es ist die Absicht der Regierung der Vereinigten Staaten gegenüber allen Kaufleuten, Lehrern, Studenten und Reisenden, welche in die Vereinigten Staaten kommen, ebenso wie gegenüber allen in amtlicher oder repräsentativer Eigenschaft eintreffenden Chinesen in jeder dienstlichen Regierungsstellung in China das weiteste und herzlichste Entgegenkommen zu bezeigen. Alle Individuen dieser Klassen können nach ihrem freien Belieben kommen und gehen und genießen alle Rechte, Privilegien, Immunitäten und Begünstigungen, welche den Bürgern der meistbegünstigten Staaten zugestanden werden. Der Präsident hat durch das Department of Commerce and Labor spezielle Anordnungen getroffen, daß, wenn auch Arbeiter strikte ausgeschlossen bleiben müssen, das Gesetz ohne irgendwelche Härte angewendet und jede irgend vermeidliche Belästigung der zum Eintritte in die Vereinigten Staaten berechtigten Personen auch tatsächlich vermieden werde. Die Beamten des Einwanderungsamtes sind belehrt worden, daß Härte bei Anwendung der Gesetze keinen Augenblick geduldet wird und daß jede chinesischen Personen gegenüber erwiesene Ungehörigkeit (discourtesy) seitens jedes Regierungsbeamten Ursache sofortiger Entlassung aus dem Dienste werden kann. Der Stand der zum Eintritte berechtigten Chinesen ist in erster Linie als durch die in Sektion 6 des Gesetzes vom 5. Juli 1884 vorgesehenen Zertifikate erwiesen zu betrachten. Gemäß diesem Gesetze haben die diplomatischen und Konsularvertreter der Vereinigten Staaten auf Grund der vom Präsidenten erlassenen Weisungen vor Vidierung dieser Zertifikate die Anordnungen des betreffenden Teiles der Sektion 6 zu erfüllen, welche wie folgt bestimmt:

‚und jeder solche diplomatische oder Konsularvertreter, von welchem die Bestätigung eines solchen Zertifikates verlangt wird, ist ermächtigt und ist es seine Pflicht, vor Bestätigung vorbesagter Zertifikate die Wahrheit der in demselben enthaltenen Angaben zu prüfen; und wenn bei dieser Prüfung sich ergibt, daß eine der gedachten Angaben unwahr ist, so ist es seine Pflicht, die Bestätigung solcher Zertifikate zu verweigern.‘

Das derart vidierte Zertifikat hat so prima facie volle Beweiskraft rücksichtlich aller in demselben bescheinigten

Digitized by Google

Angaben. Die Einwanderungsorgane sind demgemäß besonders angewiesen worden, diese Zertifikate unbedingt anzuerkennen, was ohne zureichenden, besonderen Grund nicht außer acht gelassen werden darf.

Bedauerlicherweise hat es sich in der Vergangenheit ergeben, daß seitens chinesischer amtlicher Organe tausende solcher Zertifikate ausgestellt wurden, welche sich als unrichtig erwiesen, und ebenso haben die amerikanischen Konsularfunktionäre bei Vidierung der Zertifikate eine gewisse Sorglosigkeit gezeigt. Es ist die Absicht der Regierung, diesen Zertifikaten einen derartigen realen Wert zu verschaffen, daß ihre Anerkennung in den Vereinigten Staaten sicher ist.

Dies wird die meisten der aufgekommenen Klagen beseitigen. Der chinesische Student, Kaufmann oder Reisende hat sich vor dem Verlassen Chinas ein solches Zertifikat zu beschaffen, welches ihn gegen jede unangemessene Behandlung sichern wird. Damit dies aber verwirklicht werden könne, müssen die diplomatischen und Konsularvertreter in der Bestätigung dieser Zertifikate eine ihrer wichtigsten und nicht nebensächlichen Funktionen sehen. Sie sollen kein Zertifikat hinausgeben, bevor sie nicht sicher sind, daß die betreffende Person zu dessen Empfang berechtigt ist, und sie sind für die Art und Weise, mit welcher sie dieser Pflicht nachkommen, streng verantwortlich. Liegt Grund zur Annahme vor, daß irgend ein Zertifikat unberechtigtermaßen verabfolgt oder verwendet wird, so ist eine eingehende Untersuchung durchzuführen.

Der einzige Weg, auf dem es möglich ist, bei voller Durchführung des Ausschließungsgesetzes mit Bezug auf chinesische Arbeiter die vollste Rücksicht und vollstes Entgegenkommen gegenüber den ausgenommenen Klassen, wie Beamte, Reisende, Studenten u. dgl. zu sichern, ist die sorgfältige und gewissenhafte Amtshandlung unserer diplomatischen und Konsularvertreter im Sinne der vom Department of Commerce and Labor empfohlenen Politik. Diese Änderung wird die bezügliche Gesetzesanwendung sehr vereinfachen, doch kann dies nicht eher dauernd erreicht werden, als bis die diplomatischen und Konsularvertreter ihre diesbezügliche Pflicht streng erfüllen und darauf achten, daß kein Zertifikat mit ihrem Visum verabfolgt werde, wenn die betreffende Person nicht zweifellos zu den exempten Klassen gehört und zum Besitze eines solchen Zertifikates voll berechtigt erscheint.

Demgemäß sind alle unsere diplomatischen und Konsularvertreter angewiesen, diese überaus wichtige Pflicht mit der größten Sorgfalt zu erfüllen.

Theodore Roosevelt m. p.«

Was nun die Aufnahme dieser in ihren Ausdrücken für China ungemein entgegenkommenden, in der Sache selbst ein volles Nachgeben bedeutenden Maßnahme des Präsidenten und der Washingtoner Regierung in der Öffentlichkeit betrifft, so ist es bezeichnend, daß zwar keine Stimme sich gegen die Angemessenheit dieser Verfügung erhob, daß aber gleichwohl ein gewisses Mißvergnügen über das Nachgebenmüssen in der hier bekanntlich sehr rückhaltlosen Presse zum Ausdrucke gelangt. Besonders schlagend sind diesfalls die in den amerikanischen politischen Blättern üblichen »Kartons«, welche die politischen Ereignisse — in zuweilen sehr treffender Art — karikieren. Auch die Überschriften sind charakteristisch: »Amerika beugt sich vor China«, »Amerika beugt sich vor dem großen Stecken Chinas« oder »China hat einen großen Stecken« u. s. w. Letzteres bedeutet eine kleine Anzüglichkeit gegen den Präsidenten, welcher es in einer vor nicht langer Zeit in Chicago gehaltenen Rede, die viel bemerkt wurde, weil sie dem nordamerikanischen Geschmacke offenbar sehr entsprach, als die Politik der Vereinigten Staaten bezeichnete, »einen großen Stecken hinter dem Rücken in den Händen zu halten und ruhig zuzusehen«.

Nun hat China den »großen Stecken« in Händen gehabt, was den nordamerikanischen Chauvinismus manchenorts recht verdrießen mag. Dieser Verdruß äußert sich in Karikaturen und Anzüglichkeiten, in einem anderen, ernsten Teile der Presse, namentlich des Ostens, in dem seltsam berührenden Vorhalte der Verpflichtung Chinas zur Dankbarkeit gegenüber den Vereinigten Staaten. Die Vereinigten Staaten hätten China vor einigen Jahren vor einer Verschwörung der Mächte zur Teilung Chinas bewahrt, die Union habe nach dem Boxeraufstande China Hunderte von Millionen Dollars gerettet, welche es an die Mächte als Entschädigung hätte zahlen müssen, kurz die Vereinigten Staaten seien der einzige Wohltäter Chinas, und dieses China sei so unhöflich, diese Wohltaten mit dem Boykott nordamerikanischer Produkte vergelten zu wollen.

In allen diesen Variationen drückt sich indes auch der Zweifel aus, ob diese administrativen Maßnahmen in China volle Beruhigung und Befriedigung schaffen werden.[1]) Nach den dem Berichterstatter aus den Kreisen der American Asiatic Association in New York seinerzeit zu teil gewordenen Informationen wird das Schwergewicht darauf gelegt, daß ein China befriedigender neuer Vertrag zu stande komme und daß die Praxis des Exklusionsgesetzes eine laxere (das heißt mildere) werde; auf eine legislative Abolition des Exklusionsgesetzes oder auf eine eingreifende Änderung desselben ist bei den entgegenstehenden Interessen des Südens der Vereinigten Staaten, welcher die chinesische Einwanderung perhorresziert, vorderhand nicht zu rechnen. Man gibt sich der Erwartung hin, daß die eingeleiteten administrativen Maßnahmen und der Abschluß eines befriedigenden Vertrages mit China, welchen man, ebenso wie die administrativen Maßnahmen, (die ja auch nicht ohne Kampf erwirkt wurden), bei der Washingtoner Regierung durchzusetzen hofft, der Boykottbewegung endgültig ein Ziel setzen werden.

KOMMERZIELLE VERHÄLTNISSE IN SÜDCHINA.

Wie das k. u. k. Konsulat in Hongkong im Berichte über das II. Quartal laufenden Jahres mitteilt, beeinflußte der für das I. Quartal laufenden Jahres charakteristische höchst ungünstige Ausfall des allgemeinen Zahltages der eingeborenen Kaufmannschaft zum chinesischen Neujahre das Hongkonger Geschäft auch während des abgelaufenen Quartales in höchst unliebsamer Weise, und waren die meisten europäischen und chinesischen Geschäftshäuser damit beschäftigt, ihre gegenseitigen schwebenden Schwierigkeiten zu regeln und die erlittenen Verluste soweit als möglich abzuschreiben oder zu verringern. Besonders fühlbar machte sich diese Krise auch während des II. Quartales laufenden Jahres in Kanton, wo mehr als 20 chinesische Banken fallierten und viele Millionen Dollars hiebei verloren gingen.

Es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen die Hongkonger Kaufmannschaft nicht geneigt war, viele neue Geschäfte zu kontrahieren, sondern sich beschränkte. nur den unumgänglichsten Bedarf zu decken. Dazu kam auch, daß die Marktlage in Europa und in Amerika in den meisten Artikeln eine sehr feste war und die Exporterzeugnisse eher Tendenz zur Erhöhung der Preise hatten, weshalb sich zwischen den europäisch-amerikanischen Angeboten und den Forderungen der Hongkonger Importeure große Differenzen ergaben. Die Ungewißheit, wie und wann der über alles Erwarten lang andauernde russisch-japanische Krieg sein Ende finden würde, veranlaßte sowohl die Interessenten in Europa als auch in China, mit neuen Bestellungen lieber zu warten und sich nur auf das regelmäßige Geschäft zu beschränken.

Das Erscheinen der baltischen Flotte in den ostasiatischen Gewässern und das lange Verweilen ersterer

[1]) Tatsächlich breitete sich auch seit dem Datum dieses Berichtes 1. Juli l. J. der Boykott immer mehr aus. (Anm. der Redaktion.)

Digitized by Google

an der Küste Annams rief einige Zeit eine namhafte Störung der südchinesischen Schiffahrt hervor und machte insbesondere den bisher so gut rentablen Konterbandegeschäften nach Japan ein Ende. Wohl rechneten einige Spekulanten darauf, sich hiefür an Lieferungen für die vorerwähnte Flotte während ihres Verweilens in den südchinesischen Gewässern entschädigen zu können, doch da sie direkt von der Küste Annams nach Japan fuhr, wurde auch die Erfüllung dieser Hoffnungen vereitelt. Zudem hatte auch die Hongkonger Kolonialverwaltung schon vorher strenge Maßregeln getroffen, um eine Verproviantierung der russischen Flotte von der Kolonie aus zu verhindern.

Die übrigen für die Entwicklung des Geschäftsverkehres in Hongkong in Betracht kommenden Verhältnisse gestalteten sich hingegen ziemlich günstig. Silber behauptete festen, steigenden Kurs und die Ernten der meisten Bodenprodukte in den Provinzen Kwantung und Kwangsi fielen ziemlich befriedigend aus, weshalb auch dieses Gebiet von den bisher alljährlich wiederkehrenden Revolutionen verschont blieb. Auch die Gesundheitsverhältnisse Hongkongs und Kantons waren dieses Frühjahr weitaus günstiger als in den vorhergegangenen Jahren. Wenn auch die Beulenpest wieder erschien und Verhängung von Quarantänemaßregeln in den meisten benachbarten Häfen gegen Provenienzen aus Hongkong nach sich zog, war der Ausbruch dieser Epidemie diesmal doch ein sehr milder.

Die eingangs erwähnte finanzielle Krise hat bisher die einzige gute Wirkung gehabt, daß die Chinesen, wenigstens vorläufig, von größeren, gewagten Spekulationen sich zurückhalten und auch die fremdländischen Kaufleute und Banken den weitgehenden Kreditgewährungen an erstere ein wenig Einhalt getan haben. Es ist zu hoffen, daß es auch in Zukunft dabei bleiben wird, wodurch eine sehr verdienstliche Gesundung und Konsolidierung des Hongkonger Geschäftsverkehres herbeigeführt würde.

Bedauerlich ist, daß auch im II. Quartale laufenden Jahres die Arbeiten an der wichtigen Kanton—Hankow-Bahn ruhten und eine Einigung zwischen dem nordamerikanischen Syndikat und der chinesischen Regierung über die Fortsetzung dieses Bahnbaues nicht erzielt werden konnte. Hingegen eröffneten sich Aussichten für eine ebebaldige Herstellung der schon lange projektierten und auch konzessionierten Bahnverbindung Hongkongs mit Canton, zu deren Verwirklichung neue Verhandlungen zwischen den Regierungen Großbritanniens und Chinas angeknüpft und auch bereits Ingenieure behufs Vermessung der Linie in Hongkong eingetroffen sind.

Der Markt für Textilwaren gestaltete sich während des II. Quartales laufenden Jahres ziemlich flau und unbefriedigend und verzeichnete nur geringe Umsätze. Das äußerst ungünstige Ergebnis des allgemeinen Zahltages zum chinesischen Neujahre beeinflußte stark auch das Textilwarengeschäft im II. Quartal, und die eingeborenen Kaufleute waren mehr beschäftigt, ihre finanzielle Situation wieder zu ordnen, als neue Aufträge zu geben. Zu letzteren gab auch der Bedarf der eingeborenen Kundschaft nur geringe Veeanlassung, da große Vorräte an Textilwaren noch immer auf den meisten chinesischen Plätzen vorhanden waren, welche die Kaufleute vor allem zunächst loszuschlagen trachteten. Die wenigen Angebote aber, welche von den chinesischen Kaufleuten für den Bezug neuer Textilwaren gemacht wurden, scheiterten an der großen Differenz, welche sich zwischen den Preisen ersterer und jener der fremdländischen Importeure ergab. Die feste Tendenz des Textilmarktes in Manchester und auf den übrigen Zentren der Textilwarenerzeugung, nicht minder der steigende Silberkurs zwangen die fremdländischen Importeure des Hongkonger Platzes, ihre Preise zu erhöhen und verhinderten sie, irgendwie herunterzugehen. Erst nach dem Sommerzahltage der eingeborenen Kaufleute anläßlich des Drachenfestes besserte sich die Situation ein wenig und diejenigen chinesischen Händler, welchen es nunmehr gelungen war, ihre finanzielle Situation zu ordnen, traten mit günstigeren Angeboten hervor. Infolgedessen kam es zu einigen kleineren Abschlüssen, die hoffentlich die Vorboten eines lebhafteren Geschäftes in den nächsten Monaten darstellen.

Der Absatz von Rohbaumwolle indischer, chinesischer und japanischer Provenienz gestaltete sich hingegen sehr bedeutend und deutet dieser Umstand darauf hin, daß ungeachtet der ungünstigen Verhätnisse im Importe fremdländischer Textilwaren doch der Bedarf von Rohbaumwolle für Zwecke der Verspinnung und Verwebung im Innern des Landes im Steigen ist. Insgesamt wurden gegenüber 2750 Ballen des I. Quartales ca. 3900 Ballen im II. Quartale l. J. abgesetzt und die Preise erfuhren gegen Ende Juni eine Erhöhung um ca. $ 1·50. Die unverkauften Vorräte zu vorbezeichnetem Zeitpunkte betrugen ca. 4000 Ballen im Vergleiche zu 6000 Ballen zu Ende des I. Quartales.

Das gleiche gilt hinsichtlich der Einfuhr von indischen Baumwollgarnen, die sich im II. Quartale laufenden Jahres sehr lebhaft gestaltete und 162.500 Ballen im Vergleiche zu 102.250 Ballen im gleichen Quartale 1904 betrug. Zu Beginn des II. Quartales laufenden Jahres waren insbesondere die höheren Garnnummern stark begehrt, während die Preise der niedrigeren schwache Tendenz zeigten. Ende April wurde insbesondere ein gutes Geschäft in Nr. 16 und 20 erzielt und die Preise erhöhten sich hiefür um ca. 1 $. Eine weitere Preissteigerung um den gleichen Betrag trat Mitte Mai für dieselben Garngattungen ein, während die niedrigeren eine Preiseinbuße von 1 $ erlitten. Anfangr Juni begannen die Preise jedoch infolge Abnahme der Nachfrage etwas zu verflauen, um erst gegen Ende Juni laufenden Jahres unter dem Eindrucke günstiger Nachrichten aus Nordchina in die Höhe zu gehen. Englische Baumwollgarne blieben ziemlich vernachlässigt und verzeichneten lediglich solche von Nr. 40 geringen Absatz zum Preise von 165—180 $.

Der Import von Baum- und Schafwollwaren litt während des II. Quartales laufenden Jahres unter den an anderer Stelle bereits geschilderten ungünstigen Verhältnissen. Unter dem Drucke der festen Tendenz, welche die Preise dieser Waren in Europa und Amerika behaupteten, sahen sich die fremdländischen Händler auch in Hongkong genötigt, die bisherigen Preise aufrechtzuerhalten und den eingeborenen Händlern keinerlei Konzessionen zu gewähren.

Gegen Ende Mai 1905 besserte sich die Geschäftslage ein wenig, indem sich stärkere Nachfrage seitens der eingeborenen Händler einstellte; da jedoch letztere noch immer in ihren Angeboten weit unter den Forderungen der Importeure blieben, waren größere Abschlüsse ausgeschlossen. Diese vorerwähnte Nachfrage steigerte sich noch nach dem chinesischen Drachenfeste, dem Sommerzahltage der eingeborenen Händler, und da letztere auch sukzessive ihre Angebote erhöhten und den Forderungen der Importeure anpaßten, so wurden auch Verkäufe in größerem Umfange möglich. In vielen Fällen gingen auch die Importeure ein wenig von ihren bisherigen Preisen herunter, um diese Geschäftsabschlüsse zu ermöglichen. Diese teilweise Belebung des Textilmarktes war jedoch nur von kurzer Dauer, als gegen Ende Juni 1905 unter dem Einflusse der Nachrichten von dem Steigen der Textilpreise in Manchester auch die Hongkonger Importeure von keinerlei Preisnachlässen mehr wissen wollten und diese einstellten. Die eingeborenen Händler weigerten sich hingegen, ihrerseits die Angebote zu erhöhen und zogen vor, mit ihren Käufen günstigere Verhältnisse abzuwarten.

In dem Verkaufe von Schafwollwaren machten sich ganz ähnliche Umstände geltend; zudem ist diese Jahreszeit für den Absatz von Schafwollwaren erfahrungsgemäß die allerungünstigste, da mit Rücksicht auf die warme Temperatur Schafwollstoffe am wenigsten begehrt werden. Von Fancygoods fanden die in Hongkong gangbaren Stoffe und Artikel schwachen, wenn auch ziemlich regelmäßigen Absatz. Unter dem Einflusse der Verteuerung des Silberkurses, beziehungsweise des Rückganges des Goldkurses verzeichneten fast alle Textilwaren zu Ende des II. Quartals 1905 eine oft nicht unbedeutende Erniedrigung gegenüber den gleichen Notierungen zu Ende des II. Quartals 1904, mit Ausnahme der englischen Baumwollgarne und Long Ells, die eine Verteuerung zeigten.

In Metallen war während des II. Quartals 1905 ein regelmäßiges, wenn auch ziemlich schwaches Geschäft zu verzeichnen, da auch in dem Absatze dieser Waren infolge der Fallimente mehrerer einheimischer Metallwarenhändler die ungünstigen Folgen des letzten chinesischen Zahltages zum chinesischen Neujahr sich geltend machten. Hingegen fuhr die Bautätigkeit und auch die Tätigkeit der hiesigen Schiffswerften, Reparaturwerbstätten etc. etc. fort, eine sehr rege zu sein, infolge dessen unausgesetzt Bezüge von Metallen und Metallwaren nötig waren. Infolge des erhöhten Silberkurses und der steigenden Konkurrenz erniedrigten sich ein wenig die Eisenpreise gegenüber der gleichen Zeitperiode des Jahres 1904, während Small rond rod, Yellow Metall, Zinn und Zinnplatten eine Verteuerung zeigten. Für letztere Artikel zieht das II. Quartal infolge der in dasselbe fallenden Tee-Ernte und des dadurch gesteigerten Bedarfes an Zinn für Verkleidung der Teekisten stets eine größere Nachfrage nach sich. Österreich-Ungarn beteiligte sich bisher an dem Importe von Metallen und daraus verfertigten Waren lediglich in Drahtstiften, billigem Stahl und Emailgeschirr, und die Absatzverhältnisse für diese Artikel haben sich während des II. Quartals 1905 infolge der finanziellen Not vieler chinesischer Metallwarenhändler nur wenig günstig gestaltet.

Digitized by Google

Quecksilber, welches zu Beginn des II. Quartals 1905 $ 140·00 pro Flasche notierte, verbilligte sich anfangs Juni auf $ 133·00 und verblieb bis Ende Juni auf dieser Notierung (gegenüber $ 150·00 zur gleichen Zeit des Jahres 1904).

Die gangbarste Sorte belgischen Fensterglases, Marke »Rising Sun«, notierte während des ganzen II. Quartals 1905 ohne Veränderung $ 5·00 pro Kiste (gegenüber $ 450·00 zur gleichen Zeit des Jahres 1904).

Der Kohlenmarkt Hongkongs stand im II. Quartal 1905 gänzlich unter dem Einflusse der Bewegungen der baltischen Flotte und erfuhr durch dieselbe namhafte Veränderungen. Unter letztere ist vor allem der namhafte Import von Cardiffkohle zu erwähnen, welcher jedoch nur zum geringen Teile für den Hongkonger Konsum und für die britische Admiralität, sondern hauptsächlich für die Verproviantierung der vorerwähnten russischen Flotte bestimmt war. Zwar wurde letzterer Zweck bald durch die Erlassung eines Kohlenausfuhrverbotes seitens der Kolonialregierung von Hongkong ein Ende bereitet; dafür trafen aber nach Besiegung der baltischen Flotte noch mehrere Dampfer mit Kohle für diese ein, welche nunmehr ihre Ladung auf dem Honkgonger Markte zu verkaufen trachteten. Zahlreiche andere Dampfer versuchten dies in Saigon und Singapore. Infolgedessen trat auf diesem Platze ein Überangebot von Cardiffkohle ein, welches auf den Preis derselben wirkte und denselben von 19 $ pro *t* zu Beginn des II. Quartals 1905 auf 15 $ zu Ende Juni erniedrigte. Die Zufuhren japanischer Kohle verringerten sich ein wenig im Vergleiche zum I. Quartale 1905, überstiegen jedoch immer noch jene des II. Quartals 1904. Die Ursache vorerwähnter Verringerung war wohl in dem befürchteten Angriffe der japanischen Westküste durch die russische Flotte, sowie in dem vorübergehenden Ausfuhrverbote für japanische Kohle nach Französisch-Indo-China zu suchen. Beide Umstände veranlaßten auch eine Erhöhung des Preises der japanischen Kohle, welcher jedoch nach Besiegung der russischen Flotte sofort wieder auf den früheren Stand zurückkehrte. Die Importe von Hongaykohle erfuhren auch im II. Quartale einen weiteren Rückgang, da der Absatz dieser Kohle sich immer mehr in Indo-China ausdehnt, hingegen kam wieder mehr australische Kohle gegenüber dem I. Quartale auf den Hongkonger Markt und erzielte auch eine kleine Preiserhöhung. Insgesamt beliefen sich somit die Zufuhren oben besprochener Kohlengattungen während des II. Quartals 1905 im Vergleiche zur selben Zeit des Jahres 1904 auf: japanische Kohle 214.700 *t* (158.100), Cardiffkohle 76.280 *t* (49.270), australische Kohle 19.150 *t* (31.300) und Hongaykohle 12.600 *t* (29.900).

In den Absatz- und Preisverhältnissen des nordamerikanischen Mehles traten während des II. Quartals 1905 keine nennenswerten Veränderungen ein und der Markt behauptete feste, gleichmäßige Tendenz. Demzufolge stimmten auch die Preise mit jenen des I. Quartals 1905 überein, nämlich Marke »Dayton« $ 2·50, »Green Fire« $ 2·55 pro Sack von 80 lbs. groß, wenn sie auch erheblich teurer als zur gleichen Zeit des Jahres 1904 waren (nämlich $ 2·10 und $ 2·15).

In Salpeter wurde ein ziemlich lebhaftes Geschäft erzielt, wenn auch in der ersten Hälfte des II. Quartals 1905 sich dasselbe zumeist nur auf bessere und beste Qualitäten beschränkte. Später verteilte sich die Nachfrage auch auf mindere Sorten und auch die Preise letzterer zeigten steigende Tendenz. Die zum Verkaufe gelangten Mengen wurden auf 3090 Sack (gegenüber 2750 Sack in der gleichen Zeit des Jahres 1904) geschätzt, und 2900 Sack (gegenüber 8000 Sack) waren zu Ende Juni 1905 unverkauft auf dem Markt.

Die bereits zu Ende des I. Quartals 1905 konstatierbare Belebung des Seidengeschäftes für Filatures in Kanton dauerte auch zu Beginn des II. Quartals fort und war gute Nachfrage sowohl seitens Europas als auch seitens Amerikas zu verzeichnen. Da die Vorräte immer geringer wurden, und Wechselkurs sich verteuerte, gingen die Preise stark in die Höhe und die Umsätze wurden eingeschränkt. Anfangs Mai 1905 trafen Nachrichten über den Ausfall der ersten diesjährigen Seidenernte ein, welcher als sehr ungünstig geschildert wurde. Dieses Ergebnis wurde auf ca. 2000—3000 Ballen Seide geschätzt, wovon infolge der geringen Qualität der Kokons das meiste nur für die Verarbeitung zum einheimischen Bedarfe und für Tsatlees, für den Export jedoch nur 1500 Ballen im Vergleiche zu 3500 im Jahre 1904 und 5500 im Jahre 1903 geeignet erachtet wurde. Da sich die bisherige kalte und regnerische Witterung, welcher hauptsächlich der vorbeschriebene Mißerfolg der Ernte zuzuschreiben war, anfangs Juni 1905 wieder gebessert hatte, eröffneten sich gleichzeitig die Aussichten für die zweite Ernte etwas günstiger. Obige Nachrichten über das unbefriedigende Ergebnis der ersten Ernte trugen begreiflicherweise bei, die eingeborenen Händler auch weiterhin in ihren hohen Preisforderungen zu bestärken, trotzdem die Nachfrage aus Europa und Amerika nachließ. Da die Vorräte in fünfter, sechster und siebenter Ernte der vorhergegangenen Seidensaison fast erschöpft waren, mußten die fremdländischen Exporteure Mitte Mai 1905 zumeist schon Verträge auf in den nächsten Monaten zu liefernde Ware abschließen, doch stand die diesbezüglich kontrahierte Quantität Seide stark gegenüber jener in der gleichen Zeit der Vorjahre gekauften zurück. Infolge der oberwähnten schlechten Qualität der Seide der ersten Ernte sahen viele Seidenfilaturen überhaupt davon ab, solche zu kaufen, und diese wurde zumeist der einheimischen Hausindustrie zur Verarbeitung überlassen.

Anfangs Juni wurde das Ergebnis der zweiten Ernte auf ca. 9000 Ballen Filatures und 700 Ballen Tsatleeseide ziemlich guter Qualität und Farbe geschätzt. Regengüsse, welche jedoch unmittelbar vor Beendigung der Ernte eintraten, ließen befürchten, daß obige Schätzungen einige Einschränkungen erfahren würden. Das Geschäft in Filatures verflaute gleichzeitig ziemlich stark, und die Preise zeigten kaum irgendwelche Veränderung. Diese Marktlage dauerte auch Mitte Juni laufenden Jahres fort, als endlich wieder stärkere Nachfrage aus Europa sich einstellte und das Geschäft etwas belebte. Doch beschränkte sich dasselbe hauptsächlich auf Abschlüsse von Seide der bevorstehenden zweiten und dritten Ernte und umfaßte billige Sorten und sogenannte Marktware. Die Befürchtungen über die Schädigung der zweiten Ernte durch die unmittelbar vor Beendigung derselben eingetretenen Witterung bestätigten sich leider und erreichte das Gesamtergebnis der zweiten Ernte kaum 10.000 Ballen Seide, deren Qualität überdies weinig befriedigend war.

Shortreels begegneten während der gesamten Berichtsperiode lebhafter Nachfrage aus Amerika, doch waren die Angebote meist niedriger als die von den eingeborenen Händlern verlangten Preise. Die Vorräte in Shortreels der fünften und sechsten Ernte waren Ende Mai laufenden Jahres bereits völlig erschöpft und mußten daher Käufe für Seide der bevorstehenden Ernte abgeschlossen werden.

In Wast Silk (Seidenabfälle) zeigten die Käufer Ende April laufenden Jahres mehr Geneigtheit, sich den Preisen der chinesischen Verkäufer anzupassen, infolgedessen einiges Geschäft zu ziemlich unregelmäßigen Preisen sich ergab. Später verflaute der Markt; gleichwohl behaupteten die Preise feste Tendenz infolge der stark zurückgegangenen Vorräte und der hohen Preisforderungen der chinesischen Händler. Anfangs Juni verlautete etwas bessere Nachfrage, doch gestalteten sich die Preise sehr unregelmäßig und das Geschäft sehr schwach. Angebote für Seidenabfälle neuer Ernte fanden wenig Interesse und die chinesischen Händler wurden, um ihre letzten Vorräte der vorhergegangenen Ernten abzustoßen, in Preiskonzessionen etwas zuvorkommender. Infolgedessen belebte sich auch ein wenig das Geschäft Ende Juni und kam es zu zahlreichen Abschlüssen.

In Seidenstoffen, sogenannten Silk Piece Goods, eröffnete der Markt zu Beginn des II. Quartals laufenden Jahres ziemlich flau, gleichwohl behaupteten die Preise eine feste Tendenz. Diese Verhältnisse dauerten auch im Mai laufenden Jahres fort, und da die Nachfrage aus Europa fast ganz aufgehört hatte, begannen die Preise für die Pongees und Schals allmählich zurückzugehen. Infolgedessen kam es nur zu einigen Verkäufen in Schals, während alle übrigen Stoffe vollkommen vernachlässigt blieben.

Im allgemeinen lagen die Verhältnisse für die Ausfuhr von Drogen und anderen Bodenprodukten während des II. Quartales laufenden Jahres in Südchina und Hongkong ziemlich günstig, da die Ernte fast überall zufriedenstellend ausgefallen war, und Ruhe und Ordnung in den Provinzen Kwangsi und Kwangtung durch Rebellionen bisher im Gegensatze zu den vorhergegangenen Jahren nicht gestört wurde. Die finanziellen Verluste, welche die meisten chinesischen Händler zum chinesischen Neujahr erlitten hatten, waren ein Ansporn für dieselben, möglichst viel Ware auf den Markt zu bringen, um dadurch ihre Verluste auszugleichen. Hingegen ließ die Nachfrage aus Europa und Amerika viel zu wünschen übrig, und ist dieser Umstand wohl auf die durch den russisch-japanischen Krieg geschaffene unsichere Lage zurückzuführen, infolgedessen auch die Importeure zu Hause mit großen Einkäufen lieber bis zur Beendigung des Krieges zuwarten.

Die bisherigen Teesaison schloß mit Anfang Mai laufenden Jahres und gleichzeitig wurde die neue Teesaison mit ziemlich günstigen Aussichten eröffnet, doch waren bis Ende Juni laufenden Jahres noch keine Produkte dieser Saison zum Exporte gebracht worden.

Der Schiffsfrachtenmarkt erfuhr auch im II. Quartale laufenden Jahres keine Besserung und gestaltete sich sehr flau und unbelebt. Dies hing insbesondere mit dem Erscheinen der baltischen Flotte

Digitized by Google

in den chinesischen Gewässern und mit dem ungewissen Ausgange des Kampfes ersterer mit den japanischen Streitkräften zusammen. Als endlich dieser Kampf zu gunsten Japans entschieden und auch die baltische Flotte nahezu vernichtet war, blieben doch noch einige russische Hilfskreuzer übrig, welche die Verfolgung von Konterbandschiffen aufnahmen und demzufolge zwei Handelsdampfer in den Grund bohrten. Da über die Bewegungen dieser Hilfskreuzer wenig bekannt war, so wurde die Schiffahrt insbesondere zwischen Hongkong und Japan sehr gestört. Als Ende Juni mit Sicherheit festgestellt werden konnte, daß diese Kreuzer die ostasiatischen Gewässer verlassen hatten, trat wieder Beruhigung in den Schifffahrtskreisen ein; doch erfüllten sich die Erwartungen auf eine namhafte Belebung der Reedereigeschäftes nicht.

Die japanische Militärverwaltung sowie auch die Schiffahrtsgesellschaften dieses Reiches hatten nicht mehr Kauf oder Charterung fremder Schiffe nötig, und für die Besorgung des chinesischen Reedereigeschäftes standen in Honkong mehr als genug Dampfer in freier Fahrt zur Verfügung. Eine Belebung der freien Schiffahrt ist daher kaum vor Beendigung des russisch-japanischen Krieges zu erwarten, zu welchem Zeitpunkte insbesondere die Heimbeförderung der zahlreichen russischen Gefangenen in Japan sowie der japanischen Streitkräfte in der Mandschurei in Frage kommen wird. Was die Aussichten des chinesischen Reedereigeschäftes anbetrifft, so ist zu befürchten, daß Entlassung der zahlreichen Dampfer aus der mit den japanischen Schiffahrtsgesellschaften und Behörden eingegangenen Vercharterung, die, nach Beendigung obiger Heimtransporte erfolgen wird, die Zahl der in Hongkong befindlichen Dampfer freier Fahrt in ungünstiger Weise vermehren dürfte; ebenso wird auch eine steigende Konkurrenz der japanischen Handelsschiffahrt zu erwarten sein, welche ungeachtet des Krieges ihren Flottenpark namhaft verstärkt hat.

Hinsichtlich der Entwicklung der freien Schiffahrt auf den einzelnen wichtigsten Routen in diesen Gewässern ist zu berichten, daß auf der Route Saigon—Hongkong Frachten stetig zurückgingen, da absolut keine Nachfrage nach Verfrachtung von Reis vorhanden war. Ende Juni laufenden Jahres waren die vorerwähnten Raten von 13 Cents bis auf 8 Cents pro Pikul gesunken und selbst Dampfer, die in regelmäßiger Fahrt diese Route befuhren, hatten Mühe, Ladung zu erhalten. Für Ladung von Saigon nach den Philippinen stellte sich Ende April eine unvermutete Nachfrage ein und wurden mehrere Schiffe zur Rate von 30—35 Cents geschartert. Später verflaute die Nachfrage für diese Route, um erst Ende Mai wieder einige Belebung zu zeigen. Ein Angebot von 31 Cents vermochte jedoch die Reeder nicht zur Annahme zu bewegen. Auf der Route Saigon—Japan wurde Mitte April noch ein Dampfer mit Reisladung für letzteres Land zum Preise von 33 Cents verchartert, doch später machte die Ankunft der baltischen Flotte in den chinesischen Gewässern jedes weitere Geschäft auf dieser Route unmöglich. Infolge der hohen Preise, welche Reis in Saigon notierte, fanden auch wenige Exporte dieses Produktes von dort nach Java statt. Erst Mitte Juni wurde diese Verladegelegenheit für 32.000 *t* Reis zum Preise von 32 Cents gesucht, welche später auch ein in Saigon zufällig befindlicher französischer Dampfer erhielt.

Reisverschiffungen von Bangkok nach Hongkong waren während des ganzen II. Quartales laufenden Jahres zu sehr beschränkt, um noch anderen Dampfern als den regelmäßig auf dieser Route verkehrenden Dampfern Ladung zu verschaffen. Die diesbezügliche Frachtrate für die vorerwähnten regelmäßigen Dampfer belief sich auf 30—23 Cents pro Pikul. Auch auf der Route Java—Hongkong war keinerlei Beschäftigung für Dampfer in freier Fahrt vorhanden, und stellte sich erst Ende Juni einige Nachfrage ein. 30 und 31 Cents wurden pro Pikul abgeschlossen, da jedoch Zuckerpreise in Hongkong zurückgingen, konnten auch diese Angebote für spätere Verschiffungen nicht mehr aufrechterhalten werden und dürften für dieselben höchstens 9/6 bis 10/— sh. pro *t* erzielt werden können.

Für Frachten von Hongkong nach Japan war in der ersten Hälfte des II. Quartales laufenden Jahres ziemliche Nachfrage und wurden mit Rücksicht auf das Kriegsrisiko gute Raten (25 Cents nach Kobe, 30 Cents nach Jokohama) erzielt. Die Einführung erhöhter Zollabgaben bei einzelnen Artikeln am 1. Juli führte sogar ein lebhaftes Verfrachtungsgeschäft dahin herbei. Nach Besiegung der baltischen Flotte und dem Wegfalle des Risikos gingen die Raten stark zurück, wie auch weniger Nachfrage nach Ladung zu verzeichnen war. Für freie Schiffahrt von den Häfen des Jangsetales nach Kanton waren bis Ende Mai laufenden Jahres sehr gute Verhältnisse zu verzeichnen, da die Reisernte im vorerwähnten Gebiet sehr gut ausgefallen war und viel Export von dort nach Südchina stattfand. Später, nach Deckung der diesbezüglichen Nachfrage, verflaute das Geschäft wieder, und die Frachtraten gingen langsam zurück. Frachten von Niutschwang nach Hongkong begegneten keiner Nachfrage. Wie es scheint, ist sehr wenig Ladung in Bohnen und Bohnenkuchen daselbst vorhanden, und wird das wenige, das vorhanden ist, nach Japan exportiert.

Nicht minder unbefriedigt gestaltete sich die Kohlenausfuhr von Japan nach Hongkong und südchinesischen Häfen, woran hauptsächlich Mangel an Kohle in den japanischen Verschiffungshäfen sowie die infolge des Erscheinens der baltischen Flotte in Ostasien seitens der japanischen Regierung verhängte Untersagung der Kohlenausfuhr schuld waren. Obwohl dieses Verbot bald nach der Besiegung der baltischen Flotte wieder aufgehoben wurde, dauerte der Mangel an verschiffbarer Kohle fort, und waren Dampfer wenig benötigt.

In Zeitcharter waren nur einige wenige Abschlüsse für Rechnung japanischer Schiffahrtsgesellschaften und Honkonger chinesischer Firmen zu verzeichnen. Im übrigen halten die Verfrachter in Anbetracht der ungeklärten Verhältnisse über den Ausgang des Krieges mit neuen Charterungen zurück.

Die Schiffahrt unter österreichischer und ungarischer Flagge in Hongkong beschränkte sich im abgelaufenen Quartale ausschließlich auf die monatlichen Fahrten der indo-chinesischen Linie des Österreichischen Lloyd. Durch die schwere Havarie, welche der Dampfer »Marie Valerie« auf der Heimreise in Shanghai erlitt, wurde die Reise desselben um zirka einen Monat verspätet und ging viel wertvolle Ladung, welche für diesen Dampfer in Hongkong gebucht war, verloren, indem die Verfrachter nicht so lange warten konnten und daher vorzogen, die Ladung mit anderen Dampfern nach Europa zu senden.

ENGLISCH-PERSISCHE HANDELSBEZIEHUNGEN.

Die indische Regierung veröffentlichte kürzlich, wie ein vom 15. Juni l. J. datierter Bericht des k. u. k. General-Konsulates in Calcutta mitteilt, den Handelsbericht des großbritannischen General-Konsuls und Agenten der indischen Regierung in Khorasan, Oberst C. F. Minchin, über den Handel mit Khorasan im Jahre 1903/04. Dieser Bericht enthält verschiedene Mitteilungen von besonderem Interesse im gegenwärtigen Augenblicke, da der Einfluß Rußlands in Persien immer mehr zurückgeht. Wie Oberst Minchin berichtet, hat während 1903/04 (persisches Jahr vom 21. März 1903 bis 20. März 1904) die Einfuhr russischer Stückgüter, Zucker, Petroleum, Tee über die transkaspische Bahn zugenommen. Die russischen Händler haben nicht nur das Absatzgebiet in Persien, sondern auch die benachbarten afghanischen Märkte mit Erfolg bearbeitet. Die von Mesched nach Herat gesendeten Baumwollwaren erreichten im Jahre 1901/02 kaum den Wert von 10.000 £, während im Jahre 1903/04 die Importe in diesem Artikel bereits 30.000 £ erreichten. Die Importe russischer Tees nach Khorasan stiegen in der gleichen Periode von 8000 lbs. auf 110.000 lbs. Dieser Aufschwung ist dem Umstande zuzuschreiben, daß die sibirische Eisenbahn chinesischen Tee zollfrei nach Rußland bringt, von wo der Tee sodann nach Persien geschickt wird; indischer Tee dagegen wird als zollpflichtige Ware via Batum und Transkaspien transportiert. Der höhere Zoll auf direkt aus Indien importierten Tee hat die Entwicklung der Teeinfuhr aus Indien unterbunden.

Der Export aus Khorasan nach Rußland wird auf 527.000 £ geschätzt, um 100.000 £ höher als im Jahre 1902/03. Diese Erhöhung des Exportes ist der Nachfrage nach Khorasan-Baumwolle zuzuschreiben, einer Nachfrage, welcher dank einer guten Ernte vollauf entsprochen werden konnte. Die höheren Preise, welche für Häute, Wolle und Seide erzielt wurden, haben ebenfalls die Entwicklung des Exportes gefördert. Wolle ist meistens afghanischer Provenienz und wird für den Exporthandel via Persien immer wichtiger, da die Eröffnung der Orenburg—Taschkend-Bahn Zentralasien direkt mit Europäisch-Rußland verbindet und besonders den Handel mit Khorasan und Afghanistan er-

Digitized by Google

leichtert. Oberst Minchin sieht sich veranlaßt, zu erwähnen, daß sich in Khorasan, wie in ganz Persien eine Strömung gegen die russischen Händler und Agenten geltend zu machen beginnt. Der russische Einfluß leidet nicht wenig unter den Nachrichten vom Kriegsschauplatze, doch sei es unvermeidlich, daß die obenerwähnte Bahn den Handel aus Afghanistan an sich ziehe.

Was den englischen und den indischen Handelsverkehr mit Khorasan anlangt, muß der Berichterstatter einräumen, daß es unmöglich sei, Vergleiche mit dem russischen Handel zu ziehen, da es unmöglich ist, vertrauenswürdige Statistiken von den russischen Behörden zu erhalten. Auf Grund von Mitteilungen einzelner in Khorasan etablierter, englischer und indischer Händler war es doch möglich, sich eine Vorstellung über den wahrscheinlichen Umfang des Handelsverkehres zu machen. Doch darf nicht übersehen werden, daß jeder Kaufmann über sein Geschäft so wenig Mitteilungen als möglich gibt, da er ja erwarten muß, daß seine Informationen publiziert werden, wodurch ihm nur Konkurrenten erwachsen. Der Gesamtwert der anglo-indischen Einfuhr wird auf 181.000 £ geschätzt, wovon 118000 £ über Bender-Abbas nach Mesched kommen dürften. Der Wert des Handelsverkehrs über die Quetta—Seistan Karawanenstraße wird auf 20.316 £ geschätzt. Via Trebizond—Täbris—Teheran wurden englische Waren im Werte von 21.780 £ eingeführt. Andere Waren im Werte von ca. 20.000 £ nahmen ihren Weg über Bagdad—Kermanshah—Teheran.

Die wichtigsten Importartikel englischer Provenienz waren: Woll- und Baumwollwaren, Seidenwaren, Tee, Indigo und Baumwollgarne. Die letztgenannten drei Artikel wurden aus Indien importiert. An Exportwaren gingen durch anglo-indische Händler folgende Artikel: Opium (für China), Mandeln, Seidengewebe, Türkise, Pferde.

Die Importe aus Rußland (vorwiegend Zucker, Baumwolle, Reis, Petroleum, Eisen und Stahl) werden auf 405.028 £ geschätzt; die Exporte nach Rußland dürften die Summe von 527.252 £ erreicht haben. Die wichtigsten Exportwaren sind: Rohbaumwolle, Früchte, Wolle, Häute und Felle, Rohseide und Opium.

Handelsstraßen nach Khorasan:

1. Die Quetta—Seistanstraße, 1050 Meilen lang, welche Distanz von einer Kamelkarawane in 105 Tagen zurückgelegt wird.

Die Vorteile, welche diese Route für den Handel mit Indien bietet sind derartig, daß sich auf dieser Straße bald der stärkste Handelsverkehr abwickeln wird. Augenblicklich hemmen die teueren Preise für Transporttiere und der Mangel an Transportunternehmern die Entwicklung des Handels. Die indische Regierung hat das möglichste getan, um die Sicherheit der Quetta—Nuschki—Seistan-Route zu fördern. Die Straße ist durch militärische Posten geschützt, Post- und Telegraphenämter sind längs derselben eröffnet, und sieben Achtel des Zolles werden erlassen bei Durchfuhr von Waren über Indien zur Verfrachtung via Nuschki. In Nuschki wird ehestens die Endstation der Quetta—Nuschki-Bahn eröffnet.

2. Bender-Abbas via Kerman—Naibend nach Mesched: Kamelkarawanen brauchen 105 bis 150 Tage, um die 970 Meilen dieser Route zurückzulegen. Sie ist vorläufig die beliebteste Route, weil sich in Bender-Abbas verläßliche Transportagenten etabliert haben. Diese fehlen noch auf der Seistanstraße. Doch ist es nicht Sache der Regierung, sondern der Kaufmannschaft, diesem Mangel abzuhelfen.

3. Die Täbriz—Teheran-Route wird von türkischen Händlern benützt. Sie ist 1380 Meilen lang und für Transporte durch Kamele und Maulesel geeignet.

4. Die Bagdad—Teheran-Route benützen meist persische Kaufleute. Es ist Gewohnheit für die Händler, von Mesched nach Kerbela und Bagdad zu pilgern nnd am Hin- und Rückweg von den heiligen Stätten Waren mitzunehmen.

In Mesched, der Hauptstadt Khorasans, sind zwei Banken: Die Kaiserlich persische Bank, eine englische Institution, welche bloß Bankgeschäfte betreibt und die russische Banque d'Escompte. Die letztere ist eigentlich eine Handelsexpositur, welche selbst im großen Umfange Handelsgeschäfte betreibt. Außerdem bestehen folgende russische Handelsagentien in Mesched: Die Persian Forwarding Agency, die Nadezhda und die Noble. Der Berichterstatter weist auf die Nachteile hin, welche dem angloindischen Handel dadurch erwachsen, daß diesen russischen Unternehmungen keine gleichen englischen Anstalten gegenüberstehen.

Dem englischen Handel erwachsen besondere Schwierigkeiten durch die differentiale Behandlung bei der Verzollung auf Grund des neuen Zolltarifes vom Februar 1903, durch welchen die Zölle für die wichtigsten Einfuhrartikel aus Indien wesentlich erhöht wurden, während die Zölle für die bedeutendsten russischen Importartikel reduziert wurden. Die Entwicklung des Handels hemmen ferner die übermäßig langen Kredite von 3 bis zu 30 Monaten, welche gewährt werden müssen, und die Unsicherheit des Wechselkurses.

Schließlich sieht sich der Berichterstatter veranlaßt, auf verschiedene Publikationen hinzuweisen, welche sich mit der Möglichkeit der Handelsbeziehungen zwischen Indien und Persien und mit der aktuellen Entwicklung derselben beschäftigten. Die angeführten Bücher sind, abgesehen von dem älteren Werke »Persia« von Lord Curzon, »Report on the condition and prospects of British Trade in Persia« von H. W. Maclean, Special Commissioner of the Intelligence Comitte of the Beard of Trade, sodann »Report on trade in N. E. Persia« von T. J. Greensill, Gouvernment Canvasser for Trade, Nuschki—Seistan-Route. Zu erwähnen wäre noch, daß im Jahre 1904 das Jurisdiktionsgebiet des Generalkonsulates in Mesched auf Khorasan beschränkt und in Seistan ein neuer Agent für die indische Regierung aufgestellt wurde.

DER MINERALREICHTUM INDIENS.

Einem Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Kalkutta ist nachfolgender Auszug aus einem Berichte des Direktors des Geologischen Institutes in Kalkutta über die Tätigkeit des Institutes in der Zeit vom 1. April 1903 bis zum 31. Dezember 1904 zu entnehmen: Hervorzuheben sind die Bemühungen des Institutes in der erwähnten Periode, das Vorhandensein von Lagern kaufmännisch wertvoller Mineralien festzustellen. Die Kohlenfelder Kaschmirs sowie die Kohlenlager in den nördlichen Shanstaaten (an der Nordgrenze Birmas) wurden einer genauen Untersuchung unterzogen. In Assam wurde nach Waschgold[1]) gesucht und in den Zentralprovinzen der Umfang der Lager an Manganerzen festgestellt. Am wichtigsten erscheint die Entdeckung neuer reicher Bauxitlager, aus welchen Aluminium gewonnen wird, in Vizagapatam, in der Madraser Präsidentschaft und in Teilen der Zentralprovinzen. Die geologische Anstalt hat immer den Versuch gemacht, mit den verschiedenen Firmen, welche industrielle Unternehmungen leiten, in Verbindung zu bleiben. Es ist daher nicht ohne Bedeutung, wenn in dem vorliegenden Berichte darauf hingewiesen

[1]) Gemäß Nachrichten, die im August laufenden Jahres aus Indien kamen, wurden im Süden des Landes bei Dhodballapur (im Staate Mysore, Provinz Bangalore) bedeutende Lager von Wasch- und Berggold entdeckt.

Digitized by Google

wird, daß die Aussichten für die Verwertung der Mineralschätze Indiens derzeit günstiger als je früher sind.

Die Entdeckung neuer Materiallager für die Gewinnung von Aluminium lassen einen weiteren Aufschwung dieser bereits bestehenden Industrie erwarten. Außerdem wurden Eisenerzlager von einem solchen Umfange und Reichtume festgestellt, daß man bestimmt annehmen kann, die Billigkeit des Rohmaterials werde die Kosten der Zufuhr von Brennmaterial zu den Produktionsstätten weitaus kompensieren, abgesehen davon, daß die industriellen Nebenprodukte einer Metallindustrie, auf deren Bezug aus dem Auslande Indien noch immer angewiesen ist, eine neue Gewinstquelle ergeben würden.

Die Ressourcen Indiens liegen vor allem in seiner Landwirtschaft, und das Land ist in fast allen industriellen Produkten auf die Einfuhr aus dem Auslande angewiesen. Zum Zwecke des gegenwärtigen Berichtes soll von der Einfuhr von Manufakturwaren im weitesten Sinne abgesehen und nur die Ein- und Ausfuhr von Mineralien und von direkt aus denselben gewonnenen Produkten in Berücksichtigung gezogen werden. Der Wert der Einfuhr von Mineralien und von direkt aus denselben gewonnenen Produkten erreichte im Jahre 1904 11,421.000 £. Die wichtigsten darunter waren: Kupfer, Eisen, Stahl, Zement, Edelsteine und Perlen, Mineralische Öle und Paraffin. Die Werte der respektiven Einfuhren waren im Jahre 1903/04 die folgenden:

	aus England	aus anderen Ländern	hievon a. Österreich-Ungarn
		Rupien	
Metalle (mit Ausschluß von Hartwaren und Messerschmiedwaren)	57,620 407	28,038.316	1,360.832
Hievon: Kupfer	14,217.569	4,181.565	359.762
Eisen	26,258.565	8.076.072	463.968
Blei	1,608.596	218.012	—
Stahl	12,591 455	13,587.972	20
Mineralische Öle	3,023.399	29,903.621	38.873
Kohle	3,122.450	220.286	—
Baumaterial (Zement, Ziegeln, Ton)	2,150.473	719.380	54.264

Bemerkenswert ist, daß die Einfuhr von Metallen in stetem Steigen begriffen ist, während die Einfuhr von Perlen, Edelsteinen, Kohle und Petroleum stetig fällt. Da alle oben erwähnten Metalle in Indien gefunden und gewonnen werden können, sieht sich der Direktor des Geologischen Instituts veranlaßt, auf die stets steigende Einfuhr mit dem Bemerken aufmerksam zu machen, daß ein Zustand des Marktes nahe sei, bei welchem eine gewinnbringende Ausnützung der reichen Erzlager Indiens beginnen könnte. So ist die Nachfrage nach Kupfer so groß, daß es Wunder nimmt, weshalb die vorhandenen Kupferlager nicht abgebaut werden. Der Grund liegt wohl in den Verlusten, welche irrationelles Vorgehen beim Bergbau in früheren Zeiten zur Folge gehabt hat. Was Eisen und Stahl anlangt, sieht sich die Regierung veranlaßt, nach Möglichkeit zur Schaffung einer Industrie beizutragen, welche nicht unerheblich schon dadurch gefördert wird, daß zum Zwecke der Beschaffung von Geschützen und Munition staatliche Fabriken errichtet wurden. Den größten Nachteil würde England davon haben, dessen Importe an Stahl und Stahlwaren über zwei Fünftel des Einfuhrwertes ausmachen. Die Importe von Kohle sind etwas gestiegen. Doch ist dem der große Export von indischer Kohle entgegenzuhalten, welcher im Jahre 1904, wohl infolge der kriegerischen Ereignisse in Ostasien, auf 600.801 *t* gestiegen ist, während dieser Export im Durchschnitte der letzten drei Jahre nur 480.641 *t* betrug.

Die Exporte von Mineralien aus Indien sind mit Ausnahme von Gold aus Mysore und Hyderabad sehr gering. Hervorzuheben sind die Mitteilungen über den Export von Petroleum aus den Petroleumquellen in Birma und Assam. Im Jahre 1901 gelangten kaum 21.000 Gallons zur Ausfuhr, welche Ziffer im Jahre 1904 auf 4.000.000 Gallons stieg. In dieser Zeit fiel die Einfuhr aus Rußland fast um die Hälfte, auf 42,500.000 Gallons, während jene aus Amerika trotz der Bemühungen des dortigen Trusts stetig blieb und 8,000.000 Gallons nicht überschritt.

Ein neuer Faktor hat der aufstrebenden Petroleumindustrie in Birma Konkurrenz gemacht. Bis zum Jahre 1901 sendete Holländisch-Indien nur 500.000 Gallons Petroleum nach Indien, welche Ziffer im abgelaufenen Jahre auf 20,000.000 Gallons stieg. Der Direktor des Geologischen Instituts hebt mit nicht geringer Besorgnis hervor, daß die wichtigste Konkurrenz für das Petroleum aus Birma und Assam aus der südwestlichen Verlängerung der gleichen tertiären Lagerungen kommt, in welchen die indischen Petroleumquellen gefunden werden.

Jedenfalls geht aus diesem im Auszuge wiedergegebenen Berichte hervor, wie sehr sich die gesamten staatlichen Faktoren darum bemühen, die Selbständigkeit und Unabhängigkeit Indiens auf allen industriellen Gebieten zu fördern.

Einem älteren Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Kalkutta sind noch nachfolgende diesbezügliche Mitteilungen zu entnehmen:

Ein Überblick über die indische Montanproduktion läßt zwei Momente besonders deutlich erkennen: Erstens, daß die Entwicklung der Produktion jener Mineralien, welche ohne schwierige industrielle Prozesse verwertet werden können, eine außerordentliche Bedeutung gewonnen hat; dazu gehören Gold, Kohle, Edelsteine, Salz und Petroleum und auch jene Mineralien, welche ohne Verarbeitung zu Exportzwecken geeignet sind, wie Manganerze, Graphit, Salpeter, Mica und Zinn. Zweitens zeigt sich, daß jene Mineralien vernachlässigt werden, welche zu ihrer Verwertung durch chemische und komplizierte metallurgische Prozesse gehen müssen.

Die Ursache, warum die in Indien in großer Menge vorhandenen metallhaltigen Mineralien vernachlässigt werden, liegt in dem Umstande, daß in der modernen Metallurgie das Nebenprodukt eine wichtige Rolle als Quelle des Profites spielt. Die Unmöglichkeit, die Nebenprodukte in Indien zu verwerten, führt naturgemäß zur Vernachlässigung jener Mineralien, bei welchen das erste Produkt allein die Kosten der Gewinnung nicht deckt. So lange Indien nicht eine genügend große Zahl von Industrien besitzt, bei welchen die im Erzbau gewonnenen Nebenprodukte Verwendung finden, ist das Land gezwungen, die Importpreise für den bestehenden Bedarf an Chemikalien zu bezahlen. Nach den Importstatistiken werden an Mineralien und mineralischen Produkten jährlich gegen 10,158.252 *t* eingeführt, wovon die Hälfte auf die Einfuhr von Metallen allein entfällt. Um diesen Betrag bleibt also die bergmännische Produktion in Indien hinter den Bedürfnissen des Landes zurück.

Übersicht des Gesamtwertes der Mineralienproduktion Indiens auf Grund der verfügbaren statistischen Daten für die Jahre 1898, 1901 und 1903 (in Pfund Sterling):

	1898	1901	1903
Gold	1,608.504	1,930.411	2,302.493
Kohle	957.162	1,323.372	1,299.716
Salz	358.933	409.019	336.147
Salpeter	265.896	294.249	288.487
Petroleum	67.897	200.342	354 365
Rubine	57.950	104.476	98.575
Marienglas	53.890	70.034	86.277
Jade	41.780	46.377	47.676
Eisenerz	12.403	13.598	14.963
Graphit	110	13.635	16.970
Zinn	2.553	7.773	9.153
Magnesit	—	—	550
Bernstein	1.061	11	414
Manganerz	27.426	79.119	132.741
Summe	3,455.565	4 492.416	4,988.527

Kohle: Die Ausbeute an Kohle in Indien stieg von 4 Millionen *t* im Jahre 1897 auf 7·5 Millionen *t* im Jahre 1903. Von dieser Summe entfiel der größte Teil

Digitized by Google

auf die Kohlenminen in Bengalen, welche 1903 85 Prozent der Gesamtausbeute lieferten. Mit Rücksicht auf die geringe Entwicklung der indischen Industrien ist nicht zu erwarten, daß diese Zahlen in den nächsten Jahren sich um ein wesentliches erhöhen würden. Immerhin macht sich in dieser Richtung eine Bewegung bemerkbar. Das Bedürfnis nach größeren Mengen indischer Kohle dürfte aber erst dann fühlbar werden, wenn die Projekte zur Schaffung einer selbständigen indischen Eisen- und Stahlindustrie verwirklicht werden. Inzwischen bleiben die indischen Eisenbahnen die stärksten Abnehmer.

Gold: Im Jahre 1903 wurden 603.218 Unzen Gold im Werte von 2,302.492 £ gewonnen. Die bedeutendste Mine in Indien ist das Kolar-Reef in Mysore, doch sind vielversprechende Minen auch im Gebiete des Nizams von Hyderabad und im Dharwar-Distrikte in der Bombayer Präsidentschaft eröffnet worden. Der Erfolg geologischer Untersuchungen im Oberlaufe des Irrawady in Birma hat zu Vorbereitungen größeren Umfanges geführt, um Waschgold zu gewinnen.

Eisen: Die Eisenwerke in Barrakar sind seit langer Zeit die einzigen Werke, welche Eisen in Indien nach europäischen Prinzipien gewinnen. Die Gewinnung von Eisen in althergebrachter Weise zeigt einen stetigen Rückgang, da durch die Eisenbahnen das billige importierte Material in die entferntesten Teile des Landes gebracht wird.

Manganerze: Vor zwölf Jahren wurden Manganerze nur in ganz geringen Mengen gewonnen. Die Entwicklung dieser Industrie nahm aber einen überraschenden Aufschwung, so daß im Jahre 1904 von Indien eine größere Menge gehaltreichen Erzes auf den Weltmarkt gebracht wurde als von irgend einem anderen Lande, ausgenommen Rußland. Die reichsten Manganerzlager finden sich in den Hügelketten der Zentralprovinzen, und zwar Erze von solchem Reichtum, daß die Produktion sich in überraschender Weise entwickelte, trotz des Nachteiles der zentralen Lage des erzhältigen Gebietes, welches von dem nächsten Hafen 500—600 Meilen entfernt ist. In neuester Zeit wurden Manganlager in der Bombayer Präsidentschaft entdeckt, so daß mit Recht erwartet werden kann, daß die Exporte an Manganerz noch weiter steigen werden.

Petroleum: Die Petroleumindustrie hat sich noch rascher entwickelt als die Kohlenindustrie. Im Jahre 1897 wurden 19 Millionen Gallons produziert, bis 1903 stieg die in Assam und Birma gewonnene Menge auf 88 Millionen Gallons. Abgesehen von den Exporten an Paraffin scheint es, daß die in Indien gewonnene Menge von Erdöl bereits genügt, um die weiteren Importe von fremdländischem Petroleum zu verringern.

Zinn: Die in Birma vorhandenen Lager von Zinn sind geologisch die Fortsetzungen der Zinnlager in der malaiischen Halbinsel. Die Gewinnung von Zinn liegt derzeit in den Kinderschuhen. Doch scheinen die hohen Preise, welche für Zinn gezahlt werden, auch hier Anregung zu weiterer Entwicklung zu geben.

Ein Spezialbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kalkutta führt über die erwähnten Eisenwerke von Barrakar noch folgendes aus: »Die Bemühungen der indischen Regierung und englischer Unternehmer in Indien, die dortige Eisenindustrie zu befähigen, auch Stahl zu produzieren, scheinen in jüngster Zeit zu einem Resultat geführt zu haben. In den Werken der »Iron and Steel Company« in Barrakar (Bengalen) ist es gelungen, Walzstahl aus bengalischem Eisenerz, von welchem große Lager in der Nähe von Barrakar sind, herzustellen, und zwar in einem Umfange, welcher dessen kommerzielle Verwertung zuläßt.

Die zur Prüfung nach Kalkutta gesendeten Stahlproben sollen allen Anforderungen entsprochen haben, so daß der indische Walzstahl nach Ansicht kaufmännischer Kreise die Konkurrenz mit den europäischen und amerikanischen Einfuhren aufnehmen kann. Im Frühjahr l. J. wurden pro Woche 500 t Stahl gewonnen, doch kann die Produktion davon bedeutend gesteigert werden. Die produzierten Sorten: Barren, Luppen, Karniesstahl, Balken und Pfeiler, Kniestücke, T-Stücke etc., kamen bisher vorwiegend aus Belgien. Die Konkurrenz richtet sich daher gegen belgischen und deutschen Stahl, so daß Rücksichten auf England keinen Einfluß auf eventuelle Förderung dieser neuen Industrie durch die Regierung nehmen dürften. Die Einfuhr aus Österreich-Ungarn betrug in den letzten drei Jahren 930, 5 und 1 Cwt., so daß der Export der Monarchie durch die Entwicklung der indischen Stahlindustrie kaum getroffen wird.

DIE WIRTSCHAFTLICHE LAGE AUF DEN PHILIPPINEN.

Die Geschäftstätigkeit auf den Philippinen stand im II. Berichtsquartale laufenden Jahres, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Manila über diese Periode mitteilt, unter dem Einfluß verschiedener ungünstiger Faktoren: das Internal Revenue Law, welches bezweckt, den Fiskus nach und nach von den Zolleinnahmen unabhängig zu stellen, bedeutet eben doch, so lange die gleichen Zollverhältnisse fortbestehen, eine starke Mehrbelastung der Eingeborenen. Einzelne Bestimmungen jenes Gesetzes sind ja noch nicht in vollem Umfange in Kraft; die Regierung fand für angezeigt, bis Juli 1906 eine Ermäßigung einzelner Taxen zu gewähren, doch belaufen sich die monatlichen Abgaben schon jetzt auf nahezu 1,000.000 P. Ein solches Plus an Steuern (das Gesetz trat vor nicht langer Zeit teils mit 1. August 1904, teils mit 1. Jänner l. J. in Praxis) wäre zu Zeiten günstiger Produktionskonjunkturen eher erträglich. In den verflossenen Monaten sind die Marktpreise der hauptsächlichsten Bodenerzeugnisse indessen ganz wesentlich zurückgegangen, während Reis, das notwendige Volksnahrungsmittel, teurer wurde. Von einer Beeinträchtigung des Warenumsatzes durch die in einzelnen Landesteilen (Samar, Jolo) noch herrschenden Unruhen kann kaum gesprochen werden, dagegen macht sich unter obwaltenden Verhältnissen der geschäftliche Rückschlag, welchen der Eintritt der Regenzeit immer mit sich bringt, ganz besonders fühlbar.

Infolge der letzten guten Ernten ist der Import von Reis aus Cochinchina und Siam wesentlich zurückgegangen. Sehr große Einfuhrziffern wies ausnahmsweise der Monat April auf, weil auf den 1. Mai eine Erhöhung des Zolles um 50 Prozent in Aussicht stand. Durch diese Mehrbelastung soll dem Reisbau im Inland mehr Impuls verliehen werden. Die Anpflanzung geschieht zu Beginn der Regenzeit, also im II. Quartal des Jahres, geerntet wird im Dezember bis Jänner. Anfangs Juli laufenden Jahres ging die Bestellung der Felder in normalem Maßstab vor sich, doch hängt der Ausfall der nächsten Ernten, dem man des ausschlaggebenden Einflusses wegen, welchen er auf den Geschäftsgang im allgemeinen ausüben wird, natürlich wieder mit großem Interesse entgegensieht, selbstredend von den Witterungsverhältnissen ab.

Die Ankünfte von Hanf in Manila und Cebú wiesen im II. Quartale laufenden Jahres höhere Ziffern als im I. Quartal laufenden Jahres auf, und zwar: in Manila 188.675 Ballen gegen 182.977 Ballen, in Cebú 64.616 Ballen gegen 40.231 Ballen, Summe 253.291 Ballen gegen 223.208 Ballen im ersten Quartal laufenden Jahres. Diese Mehrproduktion ist indessen insofern abnormal, als sie hauptsächlich auf das Austrocknen der Pflanzen infolge andauernden Regenmangels und auf die Besorgnis, jene möchten später gar keinen Ertrag liefern, zurückzuführen ist. Aus diesem Grunde sind denn auch die Aussichten für die Ausbeute in den nächsten Monaten

Digitized by Google

nicht gerade günstig, besonders da sich die Eingebornen ja zu dieser Jahreszeit der Bebauung der Reisfelder widmen. Unter den hauptsächlichen Exportfirmen Manilas sind Unterhandlungen im Gange zum Zwecke, die Einkaufspreise durch gegenseitige Vereinbarung einheitlich zu gestalten. Wenn dieser Abmachung bis jetzt auch die meisten der betreffenden Firmen beigestimmt haben sollen, so ist das definitive Zustandekommen eines solchen Hemp-Combine doch fraglich.

Bessere Nachfrage aus China hielt die Preise für Zucker im Juni laufenden Jahres auf der Höhe. Der größte Teil der letzten Ernte ist übrigens verschifft, teilweise nach den Vereinigten Staaten, in der Hoffnung auf eine nachträgliche Reduktion des Einfuhrzolles auf philippinischen Produkten.

Gesteigerter Export von Kopra aus Java nach Europa bewirkte einen wesentlichen Rückgang der Marktpreise in Manila. Dabei kam im II. Quartale laufenden Jahres verhältnismäßig wenig Material auf den Markt. Eine zuverlässige Statistik existiert nicht. Dieser Ausfall wird teilweise dem Minderertrag an Kokosnüssen infolge ungünstiger Witterung zugeschrieben, teils der größeren Produktion von Vino de tuba im Zusammenhang mit den Bestimmungen des Internal Revenue Law; der hohen Steuern wegen haben die meisten Destillerien ihre Produktion eingeschränkt oder gar sistiert, was unter den Eingebornen einen größeren Verbrauch von selbstgemachtem, der Steuerkontrolle nicht unterworfenem fermentiertem Getränk (vino de cana und Palmwein) bewirkt.

Auf die Marktlage des Tabaks war das mehrgenannte Internal Revenue Law von besonderem Einfluß. Die täglich auf der Produktion der Fabriken zu erlegenden Steuern sind dermaßen bedeutend (P. 0.65 bis 2 pro 1000 Zigaretten, P. 2—6 pro 1000 Zigarren) und die mit der Einhebung dieser Steuern verbundenen, vorgeschriebenen Einrichtungen so umständlich, daß fast alle kleinen Fabriken sich zur Einstellung des Betriebes genötigt sahen. Der Konsum der durch das Gesetz hauptsächlich verteuerten Zigaretten hat bedeutend nachgelassen, und auch der Zigarrenexport bewegt sich eher unter dem früheren Niveau. Die Marktpreise der Tabake guter Herkunft (Isabela und Zagayan) wie auch der geringen Tabaksorten, welche hauptsächlich von den kleinen Fabriken verarbeitet werden, sind diesen Verhältnissen entsprechend bedeutend gewichen.

Die Fortschritte auf dem Gebiete der Agrikultur sind von verschiedenen Umständen, welche sich meist nicht von einem Jahr zum andern ändern lassen, abhängig. Vor allem ist die Ausbeutung des Bodenreichtums durch den Mangel an Verkehrsstraßen gehemmt. Der Bau von zehn Bahnlinien durch die hauptsächlichsten Produktionsdistrikte darf als beschlossene Sache angesehen werden und ist ein großer Schritt zur Erschließung des Landes. Bis der Mangel an Zugvieh gehoben sein wird, dürften Jahre verstreichen, und es ist sehr zu hoffen, daß die Rinderpest, welche im II. Quartal laufenden Jahres auf Luzon wiederum in gefahrdrohender Weise auftrat, erfolgreich bekämpft werden könne. Die energischen Maßregeln der Regierung verdienen alle Anerkennung.

Alsdann harrt die Arbeiterfrage ihrer Lösung. Man hält die Möglichkeit des erfolgreichen Landbaues im großen ohne die Zuziehung ausländischer Kuli, deren Einwanderung verboten ist, für problematisch. Die Produktion von Reis wird von der Regierung nach Möglichkeit gefördert. Trotz der letzten guten Ernten mußte dieses Nahrungsmittel noch kürzlich da und dort, so in Bohol, von Regierungs wegen verteilt werden. Bei richtiger Bewässerung ließen sich in den meisten Gegenden des Archipels unschwer zwei Ernten pro Jahr erzielen, und es bleibt also in bezug auf die Anlegung von Kanalisationen viel zu tun.

Die Gründung einer Agrikulturalbank, welche einem wirklichen Bedürfnisse entspräche, wurde in letzter Zeit wieder angeregt. Gegenwärtig finden Versuche statt, die Seidenraupenzucht im Archipel einzubürgern. Im übrigen tragen die an verschiedenen Orten errichteten Mustergüter der Regierung dazu bei, die Produktionsfähigkeit des Landes zu prüfen und zu heben.

Nur der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß wiederum von der Entdeckung von Petroleumquellen und goldreichem Gestein die Rede ist. Solche Gerüchte traten schon oft auf, ohne daß der große Bodenreichtum an Mineralien oder Öl durch die Praxis bewiesen worden wäre.

Der Übergang zur neuen philippinischen Währung, welcher theoretisch schon vor zirka zwei Jahren vollzogen wurde, ist nunmehr auch in der Praxis durchgeführt Bis am 15. Juni l. J. wurden die alten Münzen noch zu einem dem Silberwert ungefähr entsprechenden Ansatze von den Regierungskassen eingelöst; aus der Zirkulation sind sie also gänzlich verschwunden. Da die Parität von 2 P. gleich 1 U. S. $ aufrecht erhalten wird, ist die Währung auf den Philippinen eine stabile.

Die Konkurrenz für Erstellung und Betrieb der zehn nachstehend bezeicheten Eisenbahnlinien wurde Mitte Mai laufenden Jahres eröffnet. Mit 1. November laufenden Jahres läuft die Eingabefrist für Offerten seitens der Interessenten, welche nordamerikanische oder philippinische Bürger sein müssen, ab. Es sind geplant Linien: 1. von Dagupan nach Laoag; 2. von San Fabian, Provinz Pangasinan, nach Baguio; 3. von Cabanatuan über den Caballo-Paß nach Aparri, 4. von Manila nach Lucena, Tayabas, mit einer Zweiglinie nach Batangas und einer andern nach Santa Cruz, Laguna; 5. von Nueva Caceres nach Tabaco, Provinz Albay; 6. von Iloilo nach Capiz, auf der Insel Panay; 7. von Escalante nach San Juan de Ilog, auf Negros; 8. von Danao durch Cebú bis zu einem Punkt 20 Meilen südlich, auf der Insel Cebú; 9. von Tacloban nördlich nach Carigara, und von Tacloban nach Süden ca. 30 Meilen, auf der Insel Leyte; 10. vom Gandara-Fluß nordöstlich quer durch die Insel Samar nach der Ortschaft Wright.

Die philippinische Regierung garantiert die Verzinsung des Anlagekapitals, welches auf ca. 33,000.000 $ geschätzt ist, zu nicht über 4 Prozent. Die zehn Linien umfassen zusammen ca. 1000 Meilen und es ist für deren Bau eine Frist von fünf Jahren in Aussicht genommen.

Zum Zwecke des Ausbaues der Wasserleitung, der Erstellung eines Kanalisationssystems in der Stadt Manila, der Verbesserung der Hafenanlagen in Cebú und Iloilo und anderen willkommenen Unternehmungen zum öffentlichen Wohle wurde das philippinische Gouvernement von der Regierung in Washington ermächtigt, Anleihen bis zum Gesamtbetrage von 5,000.000 $ aufzunehmen. Das Schulwesen im Archipel macht erfreuliche Fortschritte. Im Juni zählte man ca. 350.000 die Schulen regelmäßig besuchende Kinder. Jurata, ein kleiner Hafen in Cagayan de Jolo, wurde mit 1. Juli l. J. dem Verkehr mit dem Ausland geöffnet.

MISZELLEN.

Kommerzielle Verhältnisse in Japan. Die außerordentlichen großen Mehreinfuhren Japans dauern, wie der Maibericht des k. u. k. Konsulates in Yokohama mitteilt, ungeschwächt fort, im Mai laufenden Jahres bei einer Einfuhr von 57,278.966 Yen und einer Ausfuhr von 22,924.352 Yen mit einer Mehreinfuhr von 34·35 Millionen. Nachdem bereits in den vorangehenden Monaten diese Gestaltung des internationalen Handels Japans und die dieselbe bedingenden Ursachen zu erkennen waren, dürfte für diesmal zur Charakterisierung des Maßes der großen Mehreinfuhren die Anführung genügen, daß die Mehrimporte der ersten fünf Monate

Digitized by Google

des laufenden Jahres mit 119,016.917 Yen bereits alles bisher Dagewesene überbieten. Die größte Mehreinfuhr, die bisher vorkam, war diejenige des ganzen Jahres 1898 mit über 111·74 Millionen. Die Mehreinfuhren dürften sicherlich noch bis Juli, dem Termin des Inslebentretens der neuen und erhöhten Zölle, anhalten.

Der größte Teil der Mehreinfuhren verteilt sich vorwiegend auf die Rohmaterialien, darunter insbesondere Rohbaumwolle, deren Einfuhr über 15½ Millionen Yen betrug, fast doppelt so viel, als in der entsprechenden Periode des Jahres 1904. Ebenso weisen Leder und Maschinen starke Zunahmen in der Einfuhr auf. Die Gruppe der sogenannten Luxusartikel hat in gleicher Weise eine bemerkenswerte Zunahme erfahren, indem deren Einfuhr auf 7 Millionen gegen 2 Millionen im Mai 1904 stieg, darunter insbesondere Wollwaren für die Armee, wovon um etwa 1·9 Millionen mehr hereingeführt wurden. Die Einfuhr von Reis war teilweise beeinträchtigt durch die Anwesenheit der feindlichen russischen Flotte in den ostasiatischen Gewässern. Nachdem jedoch die Gefahr für das Land beseitigt ist, dürfen die verschobenen großen Transporte in den nächsten Monatsausweisen sich zeigen. Auch Mehl, aus Amerika bezogen, zeigt eine kleine Zunahme.

Der Markt in roher Baumwolle war im ganzen Mai regelmäßig versorgt mit langsam steigenden Preisen. Amerikanische Ware zu 25·75—26 am Beginn des Monates gut gehalten, avancierte bis 27 zu Ende Mai (Einfuhr 15·67 Millionen Yen). Der Tendenz schlossen sich auch andere Provenienzen, chinesische und indische, umsomehr an, als letztere zufolge der Anwesenheit der feindlichen russischen Flotte in den ostasiatischen Gewässern mit hohen Versicherungsprämien zu rechnen hatten. Indische notierte Broach 25·50, chinesische Best Quality 24.

In Baumwollwaren verhielt sich der Markt im allgemeinen flau; einiger Absatz fand wohl in »gassed« Garn, so auch in American »Shepherd« zu 189 Yen statt, aber in Shirtings bot sich keine besondere Anregung, »grey« ziemlich vernachlässigt, dagegen begegnete »White« etwas mehr Interesse. Grey Shirtings good & best 46/48 Yards 44/45 inch. zu Yen 5·50—6·50, St. white 40 Yards 36 inch. pro Yard 0·10—0·15, 50 Yards 36 ebensoviel.

In Eisen- und Stahlwaren war der Markt lebhaft, weil die landwirtschaftlichen Arbeiten und auch die beginnende Bausaison als gute Abnehmer sich einstellten. Stangen und Bandeisen sowie eiserne Nägel begegneten einer erhöhten Nachfrage, wurden aber zu regelmäßigen Preisen abgesetzt, da in diesen Artikeln Preisfluktuationen nicht leicht stattfinden. Galvanisiertes Blech wurde etwas lebhafter gefragt und flott abgesetzt, Plate das Pikul zu Ende Mai zu 4·35—4·65, Sheet 4·70—6·90, Galvanized 10—10·90, Wire nails (ord. ass.) 6·85—7·15.

In Eisenbahnlokomotiven hat Deutschland seit neuester Zeit sehr gute Geschäfte gemacht und hat in dem Artikel dem englischen und amerikanischen Absatze nicht nur eine starke Konkurrenz geboten, sondern sie auch, insoweit es sich an der Menge der gelieferten Ware beurteilen läßt, auch überflügelt.

In Lederwaren war ein bedeutender Import und die Nachfrage insbesondere für den Heeresbedarf lebhaft; der größte Teil des Absatzes wurde aus den Vereinigten Staaten besorgt, die in diesem Artikel den japanischen Markt beherrschen, so kamen z. B. in den ersten fünf Monaten für 6·5 Millionen Yen und davon aus den Vereinigten Staaten allein für 5½ Millionen.

In Papier stellte sich eine erhöhte Nachfrage ein, und der Vorrat fand flotten Absatz. Österreich hat in diesem Artikel die scharfe Konkurrenz der deutschen Ware und der englischen Provenienz sowohl im Mai als auch in den vorangegangenen Monaten des laufenden Jahres zu verzeichnen.

Wollwaren blieben fest und die Frühjahrslager waren gelichtet. Neue Ankünfte waren auf frühere Bestellungen zurückzuführen, vorwiegend für den Heeresbedarf. Mousseline de laines good & best 24 y 30 pro Yard 0·30—0·32. Blankets, assorted pro lb. 0·60—0·65.

Zucker war in der ersten Hälfte des Mai etwas vernachlässigt, verbesserte sich jedoch auf die feste Haltung der japanischen Zuckerraffineriegesellschaft und erzielte eine kleine Aufbesserung im Preise. Die niederländisch-indische Provenienz beherrschte nach wie vor den Markt. White Java pro Pikul 12·70 bis 13·70, refined 14—16·50.

Im Vergleiche zum Jahre 1904 zeigt sich eine kleine Abnahme im Exporte, welche hauptsächlich auf die verminderte Ausfuhr von Seidenwaren zurückzuführen ist, deren Ausfall, insbesondere in Habutai-Stoffen, über eine Million beträgt. Ebenso war eine Abnahme bei den seidenen Taschentüchern, Matten, Lackwaren wahrzunehmen. In Kampfer, insbesondere aber bei Tee ist die Verminderung in der Ausfuhr schon bedeutender gewesen. Der Wert der Ausfuhr betrug im Mai laufenden Jahres 22,924.352 Yen, während in der entsprechenden Periode des Jahres 1904 Waren im Werte von 23,429.368 ausgeführt wurden.

In Rohseide war der Markt fest mit steigenden Preisen, welche 10—15 Yen profitierten. Nach den bis Ende Mai vorliegenden Berichten dürfte die Ernte von Kokons in diesem Jahre zufolge des häufigen Regens nicht so günstig ausfallen, wie im vorigen Jahre. Filatures extra A 1010 Yen, Rereels Nr. 1 960 Yen pro Ende Mai. Die Seidenzucht soll dieses Jahr nicht so günstig ausfallen wie im Jahre 1904 wegen des häufigen Regens, was die Entwicklung der Raupen beeinflußt.

Das Teegeschäft war flau, mit fallender Preistendenz und bis 15 Prozent Einbuße, weil der amerikanische Markt sich vorläufig zuwartend verhält. Choice 45—50 Yen, Choicest 50 und höher. Die Teeernte, welche begonnen hat, verspricht eine gute zu werden, die Produzenten verwenden eine größere Sorgfalt auf die Kultur des Gewächses. Neue Ware kam auf den Markt und fand gute Aufnahme.

Das Kohlengeschäft war recht lebhaft mit steigenden Preisen. In der zweiten Hälfte Mai hat die Regierung die Ausfuhr, mit Rücksicht auf die drohende Nähe der feindlichen russischen Flotte, verboten, was auch den Markt stark beeinflußt hat. Nachdem jedoch die durch die baltische Flotte hervorgerufene Gefahr noch vor Ende Mai beseitigt wurde, blieb auch das Ausfuhrverbot nicht lange bestehen und das Geschäft belebte sich von neuem. Iwaki Middling notierten Ende Mai bis 40 Yen pro 10.000 pounds.

In Baumwollgarnen bestand befriedigendes Geschäft mit Aussichten auf eine weitere Verbesserung, da die Spinnereien mit guten Aufträgen versorgt sind.

Nach dem Berichte eines Experten der Regierung von Formosa soll die Insel sehr reich an Petroleum sein und die Qualität des Öles diejenige in der Provinz in Echigo in Japan unterbieten. Nach diesem Expertenberichte sollen zwei Adern die Insel durchqueren, die eine von Shinshoryo in Taboni ausgehend bis Kioshito in Hosan, etwa 35 Meilen lang, und die andere von einem Hügellande etwa 30 Meilen von Banshorio bis nach Ginko, etwa 250 Meilen nördlich. Es sollen etwa 160 Quellen auf der ganzen Insel vorhanden sein. Die Bassins sollen 50—60 Fuß (engl.) dick sein und nach der (möglicherweise etwas sanguinischen Ansicht des Experten) werden kaum einige andere Fundstätten der Welt den Reichtum der Insel Formosa an Petroleum überbieten. Nach dem Berichte des Experten soll z. B. der Kigio, welcher für einen Vulkan angesehen wurde, seine Tätigkeit dem Verbrennen von Petroleumgasen verdanken.

Der Heringfang in den Gewässern von Hokkaido verspricht bessere Resultate zu liefern als die vorangegangene zweite, d. h. Frühjahrssaison. Die Ergebnisse sind zwar noch nicht zusammengestellt, sollen jedoch in den Distrikten Ezashi, Monbetsu und Masuge sehr gut sein.

Die japanische Schiffahrt bereitet sich zu einem starken Aufschwunge vor. Eine bedeutende Anzahl von Dampfern soll in England gekauft worden sein, um einerseits die Verluste zu ersetzen, welche die Handelsschiffahrt an versunkenen Dampfern bisher während des Krieges erlitten hat, und anderseits dem voraussichtlich sich einstellenden Bedarfe bei der zu erwartenden Vermehrung des Verkehres zu entsprechen. Es sollen 27 Fahrzeuge mit Tonnengehalten von 600—2600 *t* durch japanische Häuser gekauft worden sein. Wenn man überdies berücksichtigt, daß etwa 30 erstklassige Dampfer als Kriegskonterbande weggenommen wurden, welche sicherlich der japanischen Flotte zugeführt werden dürften, so ist eine starke Zunahme der Handelsschiffahrt offenbar in der nächsten Zeit zu gewärtigen. Die Osaka Shosen Kaisha hat die Schiffahrt auf der Linie Osaka—Hankow neu aufgenommen.

Die Glaubersalzgewinnung im Kaspisee. Die Glaubersalzgewinnung im Karabugbusen des südöstlichen Kaspisees beginnt, nach dem Berichte des k. u. k. Konsulates in Tiflis über das II. Quartal laufenden Jahres, eine neue Richtung anzunehmen. Wie verlautet, soll an Ort und Stelle mit der Erzeugung von ätzendem Natron (Natronsäure) nach einer neuen Methode, die vorläufig noch geheim gehalten wird, begonnen werden.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

Oktober 1905. Nr. 10.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Zur Marokkofrage. — Importe Kalkuttas aus Österreich-Ungarn im Jahre 1904/05. — Kommerzielle Verhältnisse in China. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Südbrasilien. — Miszellen: Schiffahrt in Südbrasilien. — Obstzucht in der Kapkolonie. — Nordamerikanische Bewässerungsanlagen. — Eisenbahnen in Südafrika.

ZUR MAROKKOFRAGE.

In die Aufteilung Afrikas sind, wenn man die Besitzergreifung aller anderen auch nicht kolonisierten und noch nicht in unumstößliches Eigentumsrecht übergegangenen Gebiete Afrikas als vollzogen gelten lassen will, nur zwei Reiche nicht mit einbezogen, Abessinien und Marokko. Diese beiden Reiche haben sich bis zum heutigen Tage ihre Selbständigkeit bewahrt und leisten dem Drängen der um afrikanischen Landbesitz konkurrierenden Mächte beharrlichen Widerstand. Von ungleich größerer Wichtigkeit als die abessinische ist jedenfalls die marokkanische Frage. Abgesehen von der wirtschaftlichen Bedeutung der beiden Länder, die vorläufig gleichfalls in größerem Maße Marokko zuzusprechen ist, behauptet Marokko auch vermöge seiner geographischen Lage den Vorrang vor Abessinien. Dieses ist ein Binnenland und kommt als solches eben hauptsächlich nur für seine nächsten Nachbarn in Betracht; Marokko hingegen ist ein Küstenland und hat, da sein Antlitz einem großen Meere, dem Atlantischen Ozean, zugewendet ist, nicht nur als solches universelle, sondern es hat auch noch ganz besondere Bedeutung dadurch, daß es am Eingange des von jeher für die alte Welt, zumal für ganz Europa, so wichtigen Mittelländischen Meeres liegt. Die marokkanische Frage ist ein wesentlicher Teil der Mittelmeerfrage, und an dieser sind nicht eben nur die Mittelmeermächte im engeren Sinne, sondern daran ist ganz Europa interessiert.

Die Bedeutung Marokkos ist schon durch seine Geschichte illustriert, und die Geschichte läßt auch die eigentümliche Macht erkennen, die Marokko befähigt hat, erst aktiv, dann passiv eine Rolle zu spielen, deren Größe in einem argen Mißverhältnis zu seiner inneren wie äußeren Schwäche steht. Diese auffällige Erscheinung erklärt sich hauptsächlich aus den geographischen und in zweiter Linie aus den ethnographischen und religiösen Verhältnissen Marokkos und seiner Hinterländer. Hätte Marokko durch einen glücklichen Angriff auf seine Küsten getroffen und zur Unterwerfung gezwungen werden können, so hätte es seine Selbständigkeit schon längst eingebüßt, ja wahrscheinlicherweise wäre es als muhammedanisches Reich niemals selbständig geworden. Doch selbst die Nachfolger Muhammeds, die Erben des Kalifats, die die ganze muslimische Welt bis auf die Anhängerschaft Alis unter der Fahne des Propheten vereinigten, blieben Marokko gegenüber machtlos und alle ihre Versuche, von der Landseite aus in Marokko einzudringen, scheiterten an der Entschlossenheit der Marokkaner, sich die Freiheit der Selbstbestimmung zu bewahren. Die Besetzung von Fez durch die Türken, die um die Mitte des XVI. Jahrhunderts über Algerien gekommen waren, war nur eine vorübergehende ganz kurze Episode in der Geschichte Marokkos; Ägypten, Tripolis, Tunis und Algier hatten sich der Hohen Pforte unterworfen, doch Marokko war und ist unter seinen eigenen Herrschern von der Türkei immer unabhängig geblieben. Ja, gerade um jene Zeit, da Nordafrika mit Ausnahme von Marokko unter türkische Herrschaft kam, dehnte sich Marokko so gewaltig aus, daß seine Herrschaft sich über den ganzen westlichen Sudan bis hinab an den Niger erstreckte. Ist auch dieses Gebiet Marokko längst wieder verloren gegangen oder aus inneren politischen Gründen aufgegeben worden, so hat es doch lange Zeit den Charakter eines Hinterlandes von Marokko in Hinsicht darauf bewahrt, daß seine Völkerschaften sich dem jeweiligen Sultan von Marokko gerne zu kriegerischen Unternehmungen zur Verfügung stellten. Darin liegt auch das Geheimnis der Macht und Widerstandsfähigkeit Marokkos, daß es trotz seiner enger umschriebenen politischen Grenze an den Nachbarvölkern im Südosten, die auch mit Marokko stets in Handelsverbindung standen, einen Rückhalt hatte, und daß wie diese auch das Völkergemisch innerhalb seiner Grenzen in seiner religiösen Unduldsamkeit und Kulturfeindlichkeit immer bereit war und bereit ist, mit der Betätigung seines Hasses gegen Fremde und Andersgläubige den Sultan bei deren Abwehr tatkräftig zu unterstützen. Der fanatische Glaubenseifer mit allem dem, was daran hängt und daraus folgt, ist der Wall, den die Bevölkerung Marokkos den fremden Eindringlingen entgegenstellt, und er ist auch das Bindemittel des Fundaments, auf dem die marokkanische Staatsgewalt ruht. Für eine politische Zusammengehörigkeit im Rahmen der absoluten Monarchie haben die den verschiedensten Rassen angehörigen Völkerschaften und miteinander entzweiten und in steter Fehde liegenden Stämme kein Verständnis, denn ihr Selbständigkeitsgefühl läßt ihnen die Unterordnung unter ein Staatsoberhaupt immer als eine ebenso überflüssige als unerträgliche Bürde erscheinen. Sind darauf aber die anarchischen Zustände zurückzuführen, die in Marokko herrschen, so bedient sich die Staatsmacht dieser auch, um sich selbst zu erhalten. Der Widerspruch, der darin zu liegen scheint, ist leicht gelöst, wenn man ins Auge faßt, daß ein Zusammenhalten und Zusammengehen der immer revoltierenden Stämme diese stark genug machte, daß sie der Staatsgewalt mit Erfolg trotzen und das ganze Staatsgebäude erschüttern könnten. Darum enthält sich die marokkanische Regierung auch klugerweise des unter anderen Umständen gewiß angezeigten und notwendigen Einschreitens, um zwischen den einander befehdenden Stämmen zu vermitteln und Frieden zu stiften, sondern im Gegenteil schaut sie deren Uneinigkeit mit Wohlgefallen zu oder trägt auch gar das Ihrige dazu bei, um sie zu schüren und zu erhalten. Sie kann sich doch in einem Punkte, und das ist die Hauptsache, auf diese anarchische Masse verlassen, darin, daß diese einig ist im Hasse gegen die Fremden, daß sie die Waffen, die sie zur Austragung von Stammesfehden gebraucht oder in der Empörung gegen die Staatsgewalt erhebt,

Digitized by Google

gemeinsam gegen einen von außen kommenden gemeinsamen Feind kehren würde. Wollte ein solcher vom Meere her einzudringen versuchen, was bei der Beschaffenheit der marokkanischen Küste und mangels gut ausgestalteter Häfen eben auch nicht leicht ist, so könnte es ihm günstigsten Falles auch nur gelingen, vorläufig das Küstengelände zu beherrschen, und nur in langwierigen Kämpfen und mit großen Opfern vermöchte er Schritt um Schritt in das Innere vorzudringen.

So erklärt sich all das Unbegreifliche, das in der Geschichte Marokkos und seiner Beziehungen zu den europäischen Mächten liegt, von selbst. So versteht man, wieso es geschehen konnte, daß von den sogenannten Barbareskenstaaten Tripolis, Tunis, Algier und Marokko, die wegen ihrer Seeräuberei schon im Mittelalter und ebenso in der neuen Zeit berüchtigt und gefürchtet waren, Marokko sich bis in die allerneueste Zeit der Piraterie erfreute und von den seefahrenden Mächten Europas und auch von Amerika Tribut verlangte und auch erhielt, wofür es das Seinige zu tun versprach, um die fremden Schiffe vor Überfällen der Piraten zu bewahren. Gelang dies auch nicht immer, da die marokkanischen im Rif hausenden Seeräuber in ihrer Unbotmäßigkeit sich über die Wünsche und Befehle des Sultans hinaussetzten, so blieb Marokko doch immer vor ernstlichen Verwicklungen verschont. Daß es zu solchen nicht kam, dafür sorgte mit dem Zweifel an einem ernstlichen Erfolg auch die Eifersucht der in Marokko interessierten Mächte; das zweifache Bedenken der eigenen Schwäche und der trotz allem bestehenden Möglichkeit eines mit Besitzerwerb in Marokko verbundenen glücklichen Eingreifens schrieb den Mächten ihr Verhalten gegen Marokko zu dessen Vorteil vor. Kam es dennoch zwischen Marokko und einer der Mächte zu einem ernsten Konflikte, in dem die Entscheidung auf die Waffen gestellt wurde, so wurde der gegen den Sultan erkämpfte Erfolg doch nicht so ausgenützt, wie es hätte geschehen können.

Die Sultane von Marokko, die sich über den Stand der Beziehungen der Mächte zu Marokko bald klar geworden waren und sich sagen durften, daß sie von kriegerischen Unternehmungen sowie von diplomatischen Verhandlungen wenig zu fürchten hatten, richteten ihr Verhalten danach ein und ließen den Dingen ihren Lauf oder zogen, wenn ihre Lage kritisch zu werden drohte, aus den Differenzen der einander als Gegner gegenüberstehenden Parteien Nutzen, indem sie sich mit einem der beiden Teile verbündeten. Die Einsicht, daß es für Marokko auch in politischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht nur von Vorteil sein könnte, wenn sie sich mit den fremden Mächten gütlich verständigten, legte ihnen auch den Gedanken nahe, mit diesen Verträge abzuschließen, und so kam eine Reihe von Handels-, Schifffahrts- und Schutzverträgen zu stande, durch die den kontrahierenden fremden Staaten gewisse Rechte und Freiheiten in Marokko eingeräumt wurden, deren Ausübung für beide Teile nur nutzbringend sein konnte, ohne daß dadurch Marokko in staatsrechtlicher Hinsicht einen Abbruch zu befürchten hatte. Der wichtigste Vertrag Marokkos mit den fremden Mächten ist die Madrider Konvention über die Ausübung des Schutzrechts in Marokko vom 3. Juli 1880. Diese Konvention ist von den Vertretern Marokkos, Deutschlands, Österreichs, Belgiens, Spaniens, der Vereinigten Staaten von Amerika, Frankreichs, Großbritanniens und Irlands, Italiens, der Niederlande, Portugals und Schwedens und Norwegens unterzeichnet und enthält 18 Artikel. Diese bestimmen die Bedingungen, unter denen Schutz gewährt werden darf, die Rechte der Konsuln, die Rechtsverhältnisse der im Dienst diplomatischer Vertreter stehenden marokkanischen Untertanen, die Bedeutung und den Umfang des Schutzes, die Evidenzhaltung der Schutzgenossen, den Erwerb von Grundeigentum, die Zahlung der Ackerbausteuer, die Entrichtung der Torabgaben, die Naturalisierung von Marokkanern, die Beschränkung in der Anzahl der Schutzgenossen und die Meistbegünstigung. Ganz besondere Bedeutung sowohl in allgemeiner Hinsicht wie auch in Hinsicht auf die gegenwärtig schwebenden Fragen in der Sache Marokkos wohnt dem Artikel 17 der Madrider Konvention inne, wonach das Recht auf Behandlung als meistbegünstigte Nation seitens Marokkos als allen auf der Konferenz von Madrid vertretenen Mächten zustehend anerkannt wird. Durch diese Bestimmung ist für Marokko der Grundsatz der »offenen Tür« zur Geltung gebracht, jedoch ist es von großer Wichtigkeit, zu bemerken, daß Marokko vertragsgemäß nur acht Hafenplätze für den fremden Handel geöffnet hat, nämlich Tanger, Tetuan, Larasch, Rabat, Casablanca, Masagan, Saffi und Mogador, daß also die Bestimmung der »offenen Tür« eine lokale Einschränkung erfährt.

Die Vorteile, die sich aus den von Marokko dem fremden Handel gewährten Begünstigungen ergaben, kamen vorzüglich England, Frankreich und Deutschland zugute. Der gesamte Außenhandel der dem Fremdhandel geöffneten acht Häfen belief sich im Jahre 1902 auf über 91 Millionen Kronen, wobei selbstverständlich der Import den Export weitaus überwiegt. Bedenken wir, daß in dieser Ziffer der Handel der spanischen Presidios und der noch viel bedeutendere Handel über die algerisch-marokkanische Grenze nicht inbegriffen ist, so erhielten wir für den gesamten Handelsverkehr Marokkos, der aber, nebenbei bemerkt, mangels statistischer Daten gar nicht ziffermäßig nachweisbar ist, eine unvergleichlich höhere Summe. Eines ist aber auch aus der Gegenüberstellung der Ausweise einer Reihe von Jahren ersichtlich, daß nämlich der Fremdhandel sehr schwankend ist, so daß von einem Jahr zum andern, wenigstens in der letzten Zeit von 1899 an, ein regelmäßiges Steigen und Fallen der Ausweisziffer von 12—18 Millionen Kronen bemerkbar ist. Dieses Schwanken und die verhältnismäßig nicht eben hohen Ausweisziffern werden aus den im Lande herrschenden Verhältnissen erklärt, unter denen von einem zunehmenden Volkswohlstand und kräftig aufblühenden Handel nicht die Rede sein kann. Nichtsdestoweniger läßt sich feststellen, daß sich die Kurve des Handelsverkehrs in aufsteigender Richtung bewegt, und daraus sind wohl für die Zukunft vielversprechende Schlüsse zu ziehen. Freilich ist unter den gegenwärtigen Verhältnissen an eine Besserung nicht zu denken, denn das marokkanische Volk hat nicht nur unter der stehenden Revolution, sondern auch unter der Willkür und den Erpressungen der Regierungsbeamten zu leiden, die, nachdem sie ihre Stellen um teures Geld gekauft haben, von der Regierung oft gar nicht besoldet werden, sondern sich am Volke schadlos zu halten gezwungen sind und dies auch in der ausgiebigsten Weise tun. So klug das marokkanische Volk aber auch ist, in Dingen des Geschäftes die religiöse Überzeugung nicht mitsprechen zu lassen und im Handelsverkehr mit den Fremden seinen fanatischen Haß gegen diese zu unterdrücken, so wenig zeigt es sich geneigt, den Fremden im Lande Zugeständnisse zu machen und damit Reformen anzubahnen, die ihm selbst zugute kommen müßten, wenn sie wenigstens nur dahin abzielten oder darauf hinwirkten, den Handel und Verkehr im ganzen Lande zu erleichtern und zu heben. Daß in dieser Hinsicht die Regierung mit der Bevölkerung eines Sinnes ist, daß sie noch nicht das ernstliche Bestreben gezeigt hat, mit den verrotteten Verhältnissen zum Besten des Staates und des Volkes zu brechen, das ist eben daraus erklärlich, daß sie in den althergebrachten, durch Religion, Brauch und Sitte sanktionierten Verhältnissen die Gewähr für die Erhaltung der Selbständigkeit und Unabhängigkeit des Staates und für den Bestand des Thrones sieht. Die mitunter sich bemerkbar machende Reformfreundlichkeit etlicher Sultane, wie des gegenwärtigen Herrschers Abdul Aziz, ist niemals in die Tiefe gegangen und selbst das oberflächliche Spielen dieses Sultans mit europäischen Einrichtungen, Erfindungen und Modedingen hat das gläubig konser-

Digitized by Google

vative Volk schon mit Mißtrauen und Besorgnis erfüllt und zu dem im Namen der Religion und der Tradition erhobenen Aufstand geführt, der von dem Fanatiker Omar Serhuni, besser bekannt unter dem Namen Bu Hamara, organisiert und geleitet wurde. Was das Verhalten der Sultane zu Kultur und Zivilisation im europäischen Sinne betrifft, muß zwar anerkennend bemerkt werden, daß sie sich diesbezüglich den Ansprüchen und gerechten Forderungen der Fremden wenigstens in einem bestimmten Maße entgegenzukommen bereit zeigten, daß sie aber unter dem vom fanatischen Volke auf ihre Entschließungen ausgeübten Drucke an der Ausführung ihrer Pläne gehindert wurden. Nur an der Durchführung völkerrechtlicher Reformen, die von außen her mit Androhung von Gewalt verlangt werden konnten, durften sie sich nicht hindern lassen, doch haben sie sich auch damit mit den Anschauungen und Gewohnheiten des Volkes in Widerspruch gesetzt, und, wie die Ereignisse schon oft genug gezeigt haben, versagt das marokkanische Volk auch den völkerrechtlichen Abmachungen, jederzeit nach Belieben den Respekt. Die beharrliche Unbotmäßigkeit des Volkes den Anordnungen der Regierung gegenüber ist erklärlich, wenn man bedenkt, daß dem Sultan, selbst wenn er den ehrlichen Willen hätte, im Interesse der Fremden, der guten Beziehungen zu den Mächten und der Hebung und Förderung der wirtschaftlichen Lage des Landes auf die Bevölkerung einen Zwang auszuüben, die Mittel hierzu fehlen. Wie alles in Marokko, so steht auch das Militärwesen auf einer niederen Stufe und hierin haben die Reorganisationen nach europäischem Muster nur wenig Wandel geschaffen. Die Wehrpflicht wird so verstanden, daß die Mannschaft auf recht mittelalterliche Weise zum Dienste gepreßt wird und wo dies nicht möglich ist, da versagt das Volk den Gehorsam und verweigert die Dienstleistung. Die zusammengewürfelten Regierungstruppen bieten weder dem Throne noch dem Lande eine verläßliche Stütze und sind gerade nur gut und stark genug, um sich mit Rebellen herumzuraufen und die Steuern einzutreiben, wo deren Zahlung nicht eben auch wie die Stellung zum Militärdienste verweigert wird. Daß es unter solchen Umständen auch mit den Finanzen Marokkos recht schlecht steht, das ist als notwendige Folge aller zusammenwirkenden jämmerlichen Verhältnisse etwas Selbstverständliches.

Die Notwendigkeit von Reformen in Marokko leuchtet dem Sultan selbst so ein, wie sie von den interessierten Mächten betont wird. Diese können sich nur dann eine Hebung ihres Handels mit Marokko versprechen, wenn dort geordnete Verhältnisse bestehen, und der Sultan und das marokkanische Volk können unter geordneten Verhältnissen nur gewinnen. Da eine Besserung der wirtschaftlichen Lage Marokkos nur denkbar und durchführbar ist, wenn die Sicherheitsverhältnisse im Lande andere geworden sind, so wäre vor allem eine gründliche Reorganisation des Heerwesens in Angriff zu nehmen. Der Sultan selbst soll auch als die dringlichste Reform die Neuordnung des Heeres und in zweiter Linie die Reform der Finanzen bezeichnet haben. Bei dem Charakter des marokkanischen Volkes wird aber mit allen Neuerungen so bedächtig und vorsichtig vorgegangen werden müssen, daß in nächster Zeit kaum eine merkliche Besserung zu erwarten ist. Durch die Rücksichten auf das muhammedanische Gesetz und die geheiligte Überlieferung sind dem Sultan die Hände gebunden, so daß er die ihm gut und notwendig scheinenden Reformen mit den religiösen Anschauungen der Bevölkerung in Einklang bringen muß, und selbst bei dieser Rücksichtnahme werden sich, um die eingerosteten Vorurteile des Volkes zu schonen, die Reformen nur allmählich und nach Maßgabe der Umstände durchführen lassen. Darauf wird die Reformkonferenz, die in nächster Zeit stattfinden soll, ohne Zweifel auch Bedacht nehmen; nur eine Frist für den Beginn der Durchführung der Reformen wird sie festsetzen können, der Zeitraum aber, innerhalb dessen die Reformen durchgeführt werden sollen, läßt sich nicht bestimmen, wenn durch deren überstürztes Aufdrängen das Volk nicht zum Widerstande gereizt werden soll. Damit wäre für lange Zeit hinaus die Ausführung des Planes, in Marokko die Ära der Barbarei abzuschließen, zur Unmöglichkeit gemacht. Dies wäre aber für die beteiligten Mächte nicht nur in wirtschaftlicher, sondern auch in politischer Hinsicht von Übel, denn das Interesse, welches alle diese an Marokko vermöge dessen Lage an der Verbindungsstraße von zwei Meeren haben, verlangt gebieterisch, daß in Marokko Ordnung und bezüglich Marokkos Klarheit geschaffen werde.

Was in dieser wie in jener Hinsicht immer die Zukunft bergen und welche Gestalt immer das zu vereinbarende Übereinkommen der Mächte haben mag, eines scheint doch sicher zu sein, daß nämlich Frankreich in Zukunft in Marokko wenigstens in wirtschaftlicher Beziehung eine bevorzugte Rolle spielen wird. Ein Vergleich der Ausweisziffern des Handelsverkehres in den letzten Jahren möchte dies allerdings zweifelhaft erscheinen lassen, denn danach käme Frankreich, dessen Einfuhr und Ausfuhr von Seite Englands bei weitem überflügelt wurde und überdies selbst die Tendenz zu fallen zeigte, ziemlich schlecht weg. Es betrug in tausend Pfund Sterling in den Jahren:

	1900		1901		1902	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
England	887	471	966	481	1242	598
Frankreich . . .	221	190	434	236	370	107
Deutschland . .	103	258	131	171	76	157

Bei der schwankenden Handelsbewegung Marokkos brauchen wir auf den Umstand, daß Frankreichs Einfuhr und Ausfuhr binnen Jahresfrist einen so bedeutenden Rückgang zeigt, kein besonderes Gewicht zu legen und dies umsoweniger, da auch Deutschlands Import und Export einen bedeutenden Rückgang zeigen. Bedenklicher erscheint es schon, daß der englische Handel mit Marokko in derselben Zeit einen so enormen Aufschwung genommen hat, wie ihn der Ausweis ersichtlich macht. Erwägen wir aber, daß dieser Ausweis nur für den Handelsverkehr in sieben von den acht dem fremden Handel geöffneten marokkanischen Häfen gilt, so stellt sich die Sache ganz anders, wenn wir auch in Betracht ziehen, daß es mit dem über die Häfen gehenden Handel in Zukunft nicht abgetan sein wird, sondern daß es da auch einen Überlandhandel geben und daß dieser voraussichtlich in der Hand Frankreichs liegen wird. Frankreich hat als algerischer Nachbar Marokkos die Möglichkeit, den Überlandhandel Marokkos an sich zu ziehen und es wird darauf umsomehr bedacht sein, je weniger Aussicht es hat, in Marokko seine politischen Ambitionen befriedigt zu sehen. Daß Frankreich Marokko seinen afrikanischen Besitzungen eizuverleiben gedachte und unter Umständen vielleicht noch einzuverleiben gedenkt, ist begreiflich, da es damit seinen afrikanischen Besitz abrunden würde. Durch den Besitz des Hinterlandes von Marokko und Algerien hat Frankreich tatsächlich Marokko »umklammert« und diese südöstliche Umklammerung Marokkos setzt Frankreich in die Lage, in kürzeren oder längeren Etappen westwärts und nordwärts gegen Marokko vor- und in dasselbe einzudringen. Daß es, wenn dieses geschähe, nicht nur die politische Herrschaft über Marokko ausübte, sondern auch den Handel an sich risse, ist selbstverständlich. Scheint nun aber auch in Hinsicht auf die Verwirklichung der politischen Absichten Frankreichs ein Wandel bevorzustehen, der das englisch-französische Abkommen vom 8. April 1904 illusorisch macht, so behält Frankreich in Hinsicht auf seine wirtschaftlichen Pläne doch das Heft in der Hand. Nach jenem Übereinkommen verpflichtete sich Frankreich, in Marokko 30 Jahre lang das Prinzip der Handelsfreiheit gelten zu lassen und im Zoll- und Tarifwesen keine Bevorzugung zu beanspruchen, sondern den Grundsatz der Gleichheit aufzustellen. Solche Bestim-

Digitized by Google

mungen werden nun wahrscheinlich künftighin nicht von Frankreichs Willen oder seiner Verpflichtung gegen England abhängig gemacht werden, sondern die interessierten Mächte werden sich auf den Artikel 17 der Madrider Konferenz vom 3. Juli 1880 berufen und das Recht auf Behandlung als meistbegünstigte Nation beanspruchen. Eines aber wird man Frankreich nicht verwehren können, nämlich sich in dem ihm gehörigen Hinterlande von Marokko so einzurichten, daß es von der Landseite aus den Handel mit Marokko beherrscht.

Die Schritte, die Frankreich sowohl zu diesem wie zu strategischem Zwecke bereits unternommen hat, datieren nicht erst aus jüngster Zeit. Ohne sich von ihren Unternehmungen im Sudan vorläufig einen bedeutenden Nutzen versprechen zu können, aber zielbewußt sind die Franzosen immer tiefer gegen Süden in den Sudan eingedrungen und gegen Westen nach Marokko hin, ja über dessen verschwommene Grenzen in dieses selbst hinein vorgedrungen. Sie besetzten im Jahre 1899 die Tidikeltoase In Salah, im Jahre 1900 die Guraraoase Timmimum, im Jahre 1901 eine Reihe weiterer Guraraoasen und drangen südöstlich weiter in das eigentliche Tuat vor; auch nach Figig, Igli und Tafilelt auf unbestritten marokkanischem Boden rückten sie vor und Figig darf, obwohl dem Namen nach noch immer zu Marokko gehörend, bereits tatsächlich als in der französischen Machtsphäre liegend betrachtet werden. Auch durch Vertrag hat sich Frankreich engste Nachbarschaft mit Marokko gesichert. Um auch der Beherrschung der südlichen Grenze gewiß zu sein, schloß Frankreich im Jahre 1900 mit Spanien einen Vertrag, wonach ihm bezüglich des im Süden an Marokko grenzenden spanischen Besitzes Rio d'Oro nicht nur schon für die Gegenwart wichtige Vorrechte eingeräumt wurden, sondern für die Zukunft auch das Vorkaufsrecht zugestanden wurde, wenn Spanien diese Kolonie verkaufen sollte. Wenn also auch Frankreichs Ansprüche auf eine Vormachtsstellung in Marokko von den anderen Mächten nicht anerkannt werden sollten, so sind doch alle Bedingungen vorhanden, Frankreich durch die »pénétration pacifique« und die »pénétration commerciale« erreichen zu lassen, was ihm in Marokko wenigstens auf wirtschaftlichem Gebiete zu erreichen wünschenswert ist; und als unmittelbarer Nachbar Marokkos hat ja Frankreich auch die Möglichkeit, dem friedlichen Eindringen in Marokko Nachdruck zu verleihen. Dabei braucht man nicht gerade an ein bewaffnetes Einschreiten zu denken, denn zu jenem Zwecke kann und wird sich Frankreich des friedlichen und dabei noch viel wirksameren Mittels der Eisenbahnen bedienen.

Aus den letzten Nachrichten über die Fähigkeit Frankreichs im Ausbau der algerischen Eisenbahnen geht hervor, daß die südöstliche Umklammerung Marokkos durch ein Schienennetz im besten Gange ist. Erst vor kurzem schickte die französische Regierung eine staatliche Sonderkommission nach Südoran zu dem Zwecke, die neue soeben vollendete Eisenbahnteilstrecke von Ben Sirek nach Beschar, einem Eingeborenendorfe, das heute Colomb heißt, abzunehmen und für den staatlichen Betrieb freizugeben. Diese Teilstrecke, deren Bau erst vor einem halben Jahre in Angriff genommen wurde, ist 50 *km* lang und bildet die südwestliche Verlängerung jener im Betriebe des französischen Staates stehenden Eisenbahnlinie, die vom algerischen Hafen Arsu ausgeht und über die wichtigsten Handelsplätze Algeriens, Saida, Kreider, Ain Sefra und Beni Unif nach der Oase von Figig führt und darüber hinaus nach, Ben Sirek, welches bisher Kopfstation war und weiter nach dem heutigen Endpunkte Beschar oder Colomb geht. Diese ganze Strecke hat eine Länge von über 711 *km* und zieht sich in nächster Nähe an der östlichen und südöstlichen Grenze Marokkos hin, eine um Marokko gelegte eiserne Klammer und schon jetzt ein Verkehrsmittel, um die Erzeugnisse des algerischen Hinterlandes nach den Mittelmeerhäfen zu bringen. Ist, abgesehen von ihrer strategischen Bedeutung, diese Bahn schon für die nächste Zukunft in geschäftlicher Beziehung vielversprechend, so wird ihre Verlängerung von Figig nach Tafilelt ihren Wert und ihre Wichtigkeit in strategischer und in wirtschaftlicher Hinsicht noch bedeutend erhöhen. Damit aber noch nicht genug, beschäftigt man sich in Frankreich schon mit einem weiteren Plane von außerordentlicher Bedeutung, nämlich mit der Anlegung einer nach Süden laufenden Zweigstrecke von Beni Unif über El Mungar, Taghit und Igli nach Beni Abbas, die eine Gesamtlänge von 250 *km* haben soll. Und der Zweck dieser Bahn wäre, wieder ganz abgesehen von ihrem ganz bedeutenden strategischen Nutzen, den Karawanenhandel, der von Tuat nach Marokko betrieben wird, von diesem abzuschließen, aufzufangen und nach Algerien zu leiten. Ein handelspolitischer Schachzug, der Frankreich zum unbestrittenen Sieger im Binnenhandel mit Marokko machen müßte. *F.*

IMPORTE KALKUTTAS AUS ÖSTERREICH-UNGARN IM JAHRE 1904/05.

Der Gesamthandel Österreich-Ungarns mit dem Hafen von Kalkutta stieg von 18,103.000 Rupien im Jahre 1903/04 auf 24,705.000 Rupien im Jahre 1904/05. Hievon entfallen auf die Importe aus den beiden Häfen Triest und Fiume 9,308.000 Rupien gegenüber 5,270.000 Rupien des Jahres 1903/04. Diese Steigerung ist, abgesehen von der im allgemeinen verstärkten Einfuhr, vornehmlich der Mehreinfuhr von Zucker, welche die Importe des Jahres 1903/04 um 2,413.000 Rupien überstieg, zuzuschreiben. Im großen und ganzen fanden alle Importwaren raschen Absatz auf dem Markte, so daß die Abwicklung der Geschäfte ohne große Schwierigkeiten vor sich ging und mit relativ kleinen Stocks in das neue Jahr übergegangen werden konnte. Ob das Vertrauen in eine weitere günstige Entwicklung der ökonomischen Verhältnisse der Bevölkerung und somit der Absatzchancen und der Entwicklung des Importgeschäftes gerechtfertigt ist, hängt von den neuerlichen Ernteaussichten Indiens ab, welche durch den rechtzeitigen Eintritt und die Dauer des Monsuns sowie durch die Ausdehnung der Monsunregen über das ganze Land bedingt sind.

Die wichtigsten Waren für den Import nach Kalkutta aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete sind: Baumwollwaren, Flachs- und Wollwaren, Seide und Seidenwaren, Metalle und Metallwaren, und zwar: Quecksilber sowie Waren aus Messing, Kupfer, Eisen und Waren von verschiedenen Metalllegierungen. Ferner Zündhölzchen, Bekleidungsartikeln, Glaswaren, Papier und Papierwaren. In zweiter Linie kommen Getränke, Einrichtungsgegenstände, Mineralwässer, Porzellan, Lederwaren und Kurzwaren der verschiedensten Art. Zucker nimmt die leitende Stelle unter allen Waren der Monarchie ein.

Das Berichtsjahr war für den Handelsverkehr mit Kalkutta außerordentlich günstig, und die Einfuhren überstiegen an Wert, ebenso wie die Ausfuhren, die Ergebnisse aller früheren Jahre. Auch darf nicht übersehen werden, daß die wichtigsten Importartikel im Durchschnitte höhere Preise erzielten als im Jahre 1903/04, so Baumwollwaren, ungebleichte, Baumwollzwirne und Garne, Wellblech und Zucker.

Für 1904/05 wird der Einfuhrwert der verschiedenen Baumwollwaren aus allen importierenden Ländern mit 186,686.000 Rupien angegeben. An dieser Einfuhr beteiligt sich vor allem England (besonders in grey shirtings, in welchem Artikel Lancashire Spinner ihre ganze Produktion bis Mai und Juni 1905 verkauft haben sollen), dann Deutschland, Holland,

Digitized by Google

Italien und Österreich. Die Einfuhr aus der Monarchie umfaßte:

I. Garne und Zwirne (Red) 29.375 Rupien, worunter jedoch auch deutsche und schweizerische Verschiffungen via Triest fallen.

II. Stückgüter (Piecegoods).

a) Weiße:

Cambrics, Twills, Muslins	Rupien
Larons	12.619
Nansouks	15.121
Japunets	1.121
Canvas	628
Andere Sorten	16.912

Auch hier erscheinen einzelne via Triest verschiffte Posten als deutsches und schweizerisches Fabrikat bezeichnet.

Der Wert der Einfuhr in Zwirnen und Garnen war höher als in den letzten zwei Jahren, doch ist die Nachfrage nach den Nummern 31—40 gefallen, da die indischen Spinnereien immer feinere Nummern erzeugen. Die Einfuhr aus der Monarchie betrifft vornehmlich einfache, rohe Baumwollgarne, dann gefärbte (einfache und dublierte), insbesondere solche für den Detailverkauf adjustierte.

II. Piecegoods (fortgesetzt).

b Gefärbte, mehrfärbig gewebte, bedruckte:

	Rupien
Stockwaren n. b. b.	41.983
Chadars	15.803
Sarries	10.615
Andere Sorten	17.206
Gold Velvets n. b. b.	4.966
Coatings	30.819
Gold Scarres und andere a. b. b.	12.7989
Satins	1.797
Velvet, Velvetees auch bedruckt	4.577
Andere Sorten	28.261
Schals	8.774

Auch bei Baumwollwaren II *b* bis V gilt die Bemerkung, daß manche Posten deutscher Ware via Triest verschifft werden und als nationale Ware in den Statistiken verzeichnet werden.

	Rupien
III. Wirkwaren	302.224
IV. Nähzwirn	64.491
V. Andere Baumwollwaren	197.926

In Greys scheint eine Konkurrenz des Kontinentes mit England ausgeschlossen. Auch in weißen Baumwollwaren kommt auf die kontinentale Konkurrenz ein verschwindend kleiner Prozentsatz. Die Einfuhr an färbigen und bedruckten Baumwollwaren litt unter den großen Vorräten, welche aus dem Jahre 1903/04 übrig waren. Von den unter V zusammengefaßten Waren wären baumwollene Bandwaren hervorzuheben. Im großen und ganzen profitierte die Einfuhr aus der Monarchie unter dem höheren Werte der Baumwollwaren, welche im Durchschnitte mit 2—3 Annas gehandelt wurden, während 1903 nur ein Preis von 1—10 Annas pro Yard erzielt wurde.

Die zweifellose Leistungsfähigkeit der heimatlichen Industrie in den angeführten Artikeln hat mit den überraschenden Fortschritten der Importe aus Deutschland und Italien nach Kalkutta nicht Schritt gehalten. Es wäre Sache der österreichischen Industriellen, die Möglichkeiten, welche der indische Markt bietet, zu studieren. Wenn der Versuch, den Markt über See kennen zu lernen, noch immer nicht unternommen werden kann, so wären die Wünsche und Winke der österreichischen Exporteure, welche den Markt kennen, Muster besitzen und telegraphische Informationen über die Marktlage bekommen, zu berücksichtigen. Zum erfolgreichen Verkehre mit Kalkutta ist eine genaue Kenntnis der Verhältnisse erforderlich. Denn der Basarhändler ist aufs genaueste über die Marktlage, die vorhandenen und schwimmenden Stocks informiert (oft besser als der europäische Agent) und benützt jeden Anlaß, sei es, um die Ware aufzuwerfen, sei es, um einen Preisnachlaß zu erzielen. Auch ist der Eingeborene in der Wahl seiner Mittel keineswegs befangen, und, wie schon oft erwähnt, bietet der Rechtsweg seiner Kostspieligkeit und Dauer wegen kaum eine Hilfe gegenüber einem eingeborenen Händler, der sich seinen Verpflichtungen entziehen will. Der Kalkuttaner Platz als Importhafen für Baumwollwaren ist noch einer größeren Entwicklung fähig, mit Rücksicht darauf, daß Kalkutta das Distributionszentrum für die reiche Präsidentschaft Bengalen ist und auch für einen großen Teil Zentralindiens.

Sollen jedoch die Interessen der österreichischen Industrie mit dauerndem Erfolge gefördert werden, so ist die Errichtung von Filialen österreichischer Firmen unerläßlich. Sonst ist an ein zielbewußtes Streben, an eine Sicherheit und Dauer in den Handelsbeziehungen nicht zu denken.

Die Einfuhr Kalkuttas an österreichischen Flachswaren betrug: Zwirn 11.329 Rupien, Leinenwaren 5898 Rupien, zusammen 17.227 Rupien. Die Einfuhr an Flachswaren nach ganz Indien überschritt in 1904 nicht 1,000.000 Rupien, wovon auf Bengal gegen 900.000 Rupien kommen. Leinenwaren besserer Art werden nur für den Gebrauch von Europäern eingeführt, können aber nicht mit den billigen nnd dem Klima entsprechenderen Baumwollwaren konkurrieren. Die Einfuhren aus der Monarchie beschränken sich auf ungemusterte, gebleichte und gefärbte Leinenwaren sowie auf die Einfuhr von geringen Quantitäten von Hanfgarnen und Hanfwerg.

Die allgemeine Einfuhr an Wollwaren nach Kalkutta stieg um 37 Prozent, von 7,163.000 Rupien auf 9,829.000 Rupien, woran alle Arten Wollwaren teilnahmen. Für Stückwaren (Piecegoods) war das Jahr 1904 besonders günstig, da eine starke Nachfrage nach feineren und schwereren Waren herrschte, insbesondere nach Flanells und Tweeds. Die Nachfrage, welche schon im Jahre 1903/04 für bessere Waren sich kundgab, veranlaßte die Importeure, ihre Bestellungen zu erweitern, eine richtige Beurteilung der Situation, welche in dem flotten Absatze der bestellten Waren ihre Bestätigung fand. Der Umfang des Geschäftes war infolge der ungewöhnlich langen Dauer des kalten Wetters ein ganz außerordentlicher, so daß trotz der großen Einfuhr nur wenig Vorräte übrig blieben. Schals verkauften sich schwerer, da sich die Spekulation auf zu große Bestellungen eingelassen hatte und sich die Nachfrage von den usuellen billigeren Sorten abwendete und feinere Ware verlangte. Die Importe waren überaus groß, die Profite unbefriedigend, so daß große Vorräte nach 1905 hinübergenommen wurden.

Auf England kommen 49 Prozent des gesamten Handels in Wollwaren, der Anteil Deutschlands stieg auf 41 Prozent, die Monarchie konnte sich nur einen 5prozentigen Anteil sichern. Von den Einfuhren an Wollwaren aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete sind zu erwähnen:

	Rupien
Wirkwaren	11.466
Braids	132.864
Schals (Melton)	58.864
Schals (andere)	206.281
Tweeds (German und andere)	13.989
Flanelle	32.959
Serge	734
Andere Arten	5.763
Summe der Einfuhren via Triest-Fiume	454.920

Es scheint, daß ein Teil der mit German bezeichneten Tweeds (5520 Rupien) deutsche Ware sind. Dasselbe gilt von Flanellen und Schals.

Auch dieser Importartikel ist von günstigen ökonomischen Verhältnissen in Indien abhängig, und dürften

Digitized by Google

hiefür wollene Posamentierwaren und Schals besonders empfindlich sein. Bezüglich einer möglichen Entwicklung der Einfuhr aus Österreich gilt dasselbe, was bei dem Artikel Baumwolle gesagt wurde.

Nach Kalkutta wurden an Rohseide überhaupt nur 1778 lbs. importiert; aus der Monarchie wurde Rohseide nicht eingeführt. Ebenso ist die Einfuhr von reinen Seidenwaren: Satin gros de Naples (7610 Rupien) und von Seidenplüsch (1432 Rupien) nicht bedeutend. Das Gros kommt aus Frankreich. Dagegen wurden Satin und Plüsche aus Seide gemischt mit anderem Material (entsprechend der statistischen Bezeichnung Halbseidewaren) im Werte von 22.808 Rupien nach Kalkutta gebracht. Die Einfuhr von Seidenzwirn betrug 556 Rupien.

Im Jahre 1902/03 erreichte die Einfuhr von Seidenwaren und von Halbseidenwaren einen Tiefpunkt. Die Lage besserte sich im Jahre 1905, eine Besserung, welche auch im Jahre 1904/05 anhielt. Die Gesamteinfuhr an Seidenwaren und Halbseidenwaren aus allen Ländern nach Kalkutta stieg um 50 Prozent, auf 1,395.621 Rupien. Hievon entfallen, wie oben im Detail ausgeführt, auf die Einfuhren aus Triest und Fiume 52.405 Rupien. Die Mehreinfuhr an reinen Seidenwaren ist dem größeren Bedarfe der europäischen Kolonie zuzuschreiben, aber auch dem Umstand, daß die reicheren Eingeborenen den europäischen Waren den Vorzug zu geben beginnen. Daß Seidenwaren mit anderem Material gemischt ebenfalls stärker begehrt waren, ist eine Folge der Besserung der finanziellen Lage der Bevölkerung im allgemeinen infolge der außerordentlich günstigen Ernten der letzten zwei Jahre.

Die Einfuhr von Metallen und Metallwaren erreichte die höchsten Ziffern, welche, was Quantität und Wert anlangt, verzeichnet wurden. An der Einfuhr von Eisen und Stahl und von Waren aus Eisen und Stahl, welche die wichtigsten dieser Art für die Einfuhr nach Kalkutta sind, beteiligt sich die Monarchie leider nicht in erwähnenswertem Maße. Abgesehen von den Preis- und Produktionsverhältnissen Österreich-Ungarns scheint in diesen Waren eine erfolgreiche Konkurrenz mit England, Belgien und Deutschland ausgeschlossen zu sein. Aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete kamen Eisennägel im Werte von 28.596 Rupien und Drähte im Werte von 9305 Rupien nach Kalkutta. An der Einfuhr von Baumaterial aus Eisen und Stahl, insbesondere an galvanisiertem Wellblech, nach welchem infolge reger Bautätigkeit große Nachfrage war, hatte Österreich-Ungarn keinen Anteil, ebensowenig an der Einfuhr von Maschinen für die in Kalkutta ungemein aufblühende Juteindustrie, deren Bedarf an neuen Maschinen im Werte von 6 Millionen Rupien ausschließlich aus England gedeckt wird. Die Einfuhr von Messing und Messingwaren ist etwas zurückgegangen, weil die Preise zu hoch waren. Aus der Monarchie kam Flittermetall und Blattmetall im Werte von 2755 Rupien.

Die Kupferpreise blieben das ganze Jahr 1904/05 hindurch sehr hoch, wegen des großen Bedarfes Japans für Kriegszwecke. Die Händler hatten ihre Bestellungen zu relativ günstigen Preisen an den Mann gebracht, so daß das Geschäft für sie sehr günstig verlief. Ende des Jahres waren kaum 200 *t* Kupfer vorhanden. Die erhöhten Importe an Kupferwaren sind ein Beweis der günstigen ökonomischen Lage des Landes, da der Bedarf nach Kupfergefäßen etc. dadurch hervorgerufen wurde, daß die Eingeborenen wieder in der Lage sind, trotz der hohen Preise die von ihnen sehr geschätzten Kupfergeschirre und Gegenstande für den häuslichen Gebrauch anzuschaffen. Zur Anfertigung derselben dienen auch die Einfuhren aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete: Lamettes 171.550 Rupien, Deskpans oder Folie, weiß und gefärbt, 55.180 Rupien.

Hieher gehören auch die Importe an Blechen und Drähten aus verschiedenen Metallgemischen, welche allgemein als »German Silver« bezeichnet werden. Hievon wurden Blätter im Werte von 132.922 Rupien und Drähte im Werte von 80.806 Rupien aus Triest eingeführt. Die Einfuhr von Quecksilber erhält sich auf der gleichen Höhe schon seit einigen Jahren. Im Jahre 1904/05 wurde aus Triest Quecksilber im Werte von 45.187 Rupien eingeführt. Von anderen Metallen und Metallwaren wären zu erwähnen: Goldartikel aus Triest eingeführt im Werte von 17.237 Rupien und andere Arten, deren Einfuhrwert 45.398 Rupien betrug.

Die industrielle Übermacht Englands zeigt sich deutlich in den prozentuellen Anteilen seiner Eisen- und Stahlindustrie an den Einfuhren nach Kalkutta. Von den Importen an Eisenwaren kommen auf England 89 Prozent, während die Importe aus Deutschland um 39 Prozent im Werte gefallen sind. An Stahlwaren importiert England 55 Prozent, Belgien 32 Prozent, Deutschland nur 9 Prozent. Von der Einfuhr an Maschinen etc. kamen der englischen Industrie 98 Prozent zu gute. In den Einfuhren von Eisenbahnmaterial, Waggons und Lokomotiven stieg der Anteil Englands auf 86 Prozent.

Metallkurzwaren und Messerschmiedwaren. Nach den Einfuhrstatistiken des Kalkuttaer Zollamtes wurden aus Triest und Fiume eingeführt (im Werte von Rupien): Nähmaschinenbestandteile 50, emaillierte Eisenwaren 249.926, andere Eisenwaren 216.446, Messerschmiedwaren 957, Werkzeuge (nicht landwirtschaftliche) 595, zusammen 467.864. Von dem Gesamthandel Kalkuttas in diesen Artikeln kamen auf Österreich-Ungarn 5 Prozent, auf Deutschland 11 Prozent, auf England 74 Prozent. Emaillierte Eisenwaren aus Österreich-Ungarn erfreuen sich einer besseren Einfuhr, welche sich gewiß trotz englischer und deutscher Konkurrenz noch erhöhen ließe, wenn hinsichtlich der Qualität sorgsamer vorgegangen würde. Auch würde es sich empfehlen, in Kalkutta Lager zu halten und nicht mit jedem unbekannten Basarhändler in Verkehr zu treten.

Unter »andere Eisenwaren« fallen andere polierte, lackierte, vernickelte, emaillierte Eisen- und Stahlwaren, kleine Gebrauchsgegenstände aus Eisen und Stahl, unbearbeitete Bestandteile für Messerschmiedwaren etc. Werkzeuge umfassen grobe Messer und Scheeren für den gewerblichen Gebrauch. Einfuhren dieser Art für landwirtschaftliche Zwecke scheitern an dem Konservatismus der Bauern und wohl auch an dem Preise, da die wenigen Werkzeuge, welche in den landwirtschaftlichen Betrieben gebraucht werden, von den eingebornen Schmieden zu billigsten Preisen hergestellt werden. Der Wert der diesbezüglichen Einfuhr aus England, welche auch Maschinen für die Zwecke der Tee-, Kaffee-, Indigo- etc. Plantagen in sich begreift, überschreitet nicht die Summe von 482.000 Rupien. In den oben angeführten Artikeln, besonders in emaillierten Geschirren und anderen Eisenwaren, hat die deutsche Konkurrenz große Fortschritte gemacht.

Die Kalkuttaer Zollstatistiken verzeichnen folgende Werte für die wichtigsten via Triest und Fiume importierten Glaswaren (in Rupien): Beads 502.788, Bangles 694.940, andere Arten 136.221, Summe 1,415.949. Das Gros dieser Einfuhr betrifft die bekannten Gablonzer Artikel, welchen in billigster Ware die chinesische Konkurrenz droht, während mit den besseren Perlen und Armbändern Venedig und Deutschland wetteifern. Im Jahre 1904/05 war der Absatz, besonders in besserer Ware, günstiger als je, da sich auch in diesem Artikel die durch die guten Ernten gesteigerte Wohlhabenheit der Bevölkerung geltend machte. Da aber die Importe infolge von Spekulationskäufen seitens der Basarhändler, welchen die Gablonzer Exporteure nur zu leicht Vorschub leisten, den Bedarf überschritten, zeigten sich gegen Ende der Saison manche Schwierigkeiten, welche zu Verlusten führten.

Digitized by Google

Die Zukunft dieser Ausfuhr aus der Monarchie hängt von einer gründlichen Änderung der Geschäftsart der Gablonzer Exporteure ebensosehr ab, wie von den Ernteverhältnissen Indiens. Der Eintritt, die Dauer und die Verteilung der Monsunregen ist ausschlaggebend für den Bedarf nach diesen Waren, für die Qualität und für die Preislage. Hohlglas aller Art, Fensterglas, Tafelglas, Glasbehänge kommen in unbedeutenden Quantitäten nach Kalkutta, ebenso wie Milch-, Bein- und Alabasterglas und anderes farbiges, bemaltes, vergoldetes oder versilbertes Glas.

Versuche mit der Einfuhr von frischem Obst nach Kalkutta aus Steiermark sind gescheitert. Die lange Reise und die enorme Hitze im Schiffsraum verderben das bestverpackte Obst, abgesehen davon, daß der Markt für europäisches Obst auf die wenigen in den Hafenstädten wohnenden Europäer besserer Klasse beschränkt ist. Käse, kondensierte Milch und Butter scheinen aus Österreich-Ungarn nicht eingeführt zu werden. Was kondensierte Milch anbelangt, dürfte eine Konkurrenz mit dem bestens eingeführten Milkmaidbrand nur schwer aufzunehmen sein, umso weniger, als es heißt, daß die betreffende Gesellschaft sich mit einer anderen, ebenso kapitalskräftigen fusioniert hat, um die gesamte Produktion unter Kontrolle zu haben. Delikatessen, Konserven etc. können nur einen beschränkten Absatz haben, da sie nur dem Bedürfnisse der besseren Klassen dienen.

Der Wert der Einfuhr an Weinen aus Triest (still claret) wird mit 4906 Rupien angegeben. Aus Fiume kam Liesinger Bier im Werte von 5 Rupien und Lagerbier im Werte von 15 Rupien an das Land. Die kleine Änderung in der Mode zu ungunsten des Whiskey und zu gunsten des Brandy kam dem Kognakexport aus Triest zu gute, indem Kognak (Brandy) im Werte von 2285 Rupien nach Kalkutta importiert werden konnte. Spiritus für medizinische Zwecke erreichte einen Einfuhrwert von 3826 Rupien; parfümierter Spiritus einen Wert von 466 Rupien.

Die Gesamteinfuhr von raffiniertem Zucker nach Kalkutta hatte den Wert von 19,961.000 Rupien. Hievon entfielen auf die Einfuhren aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete 2,917.000 Rupien, auf deutsche Importe 830.000 Rupien. Die Einfuhren aus Mauritius hatten den Wert von 1,581.000 Rupien, jene aus Java 11,655.000 Rupien. Die Importe aus der Monarchie bezifferten sich im Jahre 1901/02 mit 4,060.000 Rupien; sie fielen in den nächsten zwei Jahren auf 955.000 Rupien und 504.000 Rupien, um mit der Aufhebung der Ausgleichs- und Zuschlagszölle auf den Wert von 2.917.000 Rupien im Jahre 1904/05 zu steigen. Von den konkurrierenden Ländern ist auf die gewaltige Zunahme der Einfuhren aus Java zu verweisen, welche im Jahre 1901/02 nur 2,777.000 Rupien betrugen und im Jahre 1904/05 den obenerwähnten Wert erreichten. Im Jahre 1904/05 war der Zuckerhandel durch keinerlei Gesetzgebung beeinflußt. Länder, welche der Brüsseler Konvention beigetreten waren, waren nur den gewöhnlichen 5 Prozent Wertzöllen unterworfen. Ausgleichszölle werden nur mehr gegen Zucker aus Argentinien, Chili, Dänemark und Rußland eingehoben.

Die Importe an raffiniertem Zucker haben gegenüber dem Jahre 1903/04 um 12 Prozent der Menge nach und um 13 Prozent dem Werte nach zugenommen. An Rübenzucker wurden 360.318 Cwts. nach Kalkutta gebracht, und zwar: 288.558 Cwts. aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete, 89.302 Cwts. aus England, der Rest aus anderen Ländern. Die Einfuhr von raffiniertem Rohrzucker dagegen erreichte die Höhe von 1,747.142, wovon auf die javanischen Einfuhren allein 1,287.880 Cwts. fallen. Das bemerkenswerteste Moment im Zuckergeschäfte von 1904 waren die hohen Preise, welche erzielt wurden, eine Folge des größeren Verbrauches am Kontinente, der geringeren Ernte an Zuckerrüben und der Verminderung der vorhandenen Vorräte. Rübenzucker notierte anfangs 1904 Rupien 9 und 9.11 und stieg Ende des Jahres auf 10 Rupien und im Dezember 1904 auf Rupien 12.4, während Javazucker von Rupien 7.10.6 pro Cwt. anfangs des Jahres bis Ende des Jahres auf Rupien 11.2 getrieben wurde. Diese Preise wurden auch noch 1905 übernommen. Zu bemerken ist der starke Rückgang der Einfuhr von Rübenzucker aus England, eine Folge der Aufhebung der Strafzölle und der nicht unbedeutenden Herabsetzung der Frachten für Zucker seitens des Österreichischen Lloyd von 17 auf 14 sh.

Die Gesamteinfuhr an Papier- und Papierwaren nach Kalkutta stieg von 1,243.024 Rupien im Jahre 1903/04 auf 1,505.479 Rupien im Jahre 1904/05. Hievon entfallen auf die Einfuhren von Triest und Fiume: Druckpapier 125.072 Rupien, Schreibpapier und Kuverts 17.213 Rupien, andere Papierwaren 10.478 Rupien. Die Einfuhr von Papier und Papierwaren aus der Monarchie macht leider keinen Fortschritt, sondern beginnt vielmehr unter der stetigen Entwicklung der englischen Konkurrenz zu leiden. Auch die deutschen Importe, verbunden mit den Bemühungen der deutschen Handelsschaft, tragen nicht wenig dazu bei, das österreichische Erzeugnis zu verdrängen. Durch die übergroßen Einfuhren im Jahre 1902 war der Markt 1903 überfüllt. Die günstige Handelslage 1903 hatte die Steigerung der Einfuhr im Jahre 1904/05 zur Folge, an welcher jedoch die Monarchie nicht in dem Maße teilnahm, als erwartet werden sollte.

Die Ursache hiefür ist, wie überhaupt bei den Handelsbeziehungen zwischen Österreich-Ungarn und Indien, die ungenügende Vertretung durch nationale Firmen in Indien, sowie das geringe Interesse, welches die österreichischen Fabrikanten diesem wichtigen Absatzgebiete entgegenbringen, so daß gar kein Versuch gemacht wird, persönliche Beziehungen einzuleiten, geschweige denn aufrecht zu erhalten. Den Vorteil aus der Handelslage hat England gezogen. Übrigens drängt sich auch deutsches Papier in den Basar ein, wo bisher fast nur Papier aus den österreichischen Papierfabriken zu finden war. Abgesehen von der Konkurrenz europäischer Mitbewerber droht unserem Importe noch eine Gefahr von Seite der Papierfabriken in Indien, welche mit der Zeit in die Lage kommen werden, in billiger Ware mit den europäischen Importen zu wetteifern. Anschließend hieran wäre die Einfuhr von Schreibmaterial jeder Art (außer Papier) zu erwähnen, woran sich die österreichischen Importe mit 25.876 beteiligten. Auch Druck und lithographisches Material wird aus der Monarchie eingeführt, allerdings nur in dem geringen Werte von 964 Rupien. Via Triest kommen auch Malerrequisiten im Werte von 2877 Rupien.

Während die Einfuhr von Zündhölzchen aus Deutschland und Japan zurückblieb, hatte erfreulicherweise Österreich-Ungarn einen entsprechenden Anteil an der allgemeinen Steigerung der Importe in diesem Artikel. Die Einfuhr von Zündhölzchen aus der Monarchie hatte im Jahre 1900/01 seinen Tiefstand mit 16.652 Rupien erreicht. Seitdem gelang es den Bemühungen einer in Kalkutta etablierten österreichischen Firma die Importe zu heben, welche derzeit die Summe von 140.891 Rupien erreichen. Werden die Bemühungen, Fühlung mit dem Markte zu behalten, nicht fortgesetzt, so ist es unausweichlich, daß die japanische Konkurrenz zum Nachteile des österreichischen Handels wieder festen Fuß gewinnt.

In steter Zunahme ist der Gesamteinfuhrwert an Bekleidungsartikeln auf 5,710.086 Rupien gestiegen. Hievon entfallen auf die Einfuhren aus Triest 1,978.429 Rupien. Die Zunahme dieser Importe, an welchen auch die Monarchie ihren entsprechenden Teil hat, ist auf die

Digitized by Google

Steigerung des allgemeinen Wohlstandes zurückzuführen, verbunden mit dem Umstande, daß die Neigung zu europäischer Kleidung in den Anschauungen der Eingebornen immer mehr um sich greift. Auch die Einfuhr von abgelegten Kleidern aus dem europäischen Kontinente für die Arbeiter (Coolies) in den Teegärten hat nicht wenig zur Erhöhung der Einfuhr beigetragen.

Auch Schuhwaren wurden aus der Monarchie nach Kalkutta importiert, und zwar 33.000 Paare im Werte von 35.300 Rupien. Die englische und amerikanische Konkurrenz beherrscht jedoch den Markt. Der Gesamtwert der Importe an Schuhen und Stiefeln nach Kalkutta aus allen Ländern betrug 1,286.462 Rupien.

Teekisten werden in der Teeindustrie in großen Mengen gebraucht. Aus Fiume wurden in zwei Sendungen Teekisten im Werte von 12.855 Rupien importiert. Es scheint jedoch bei diesem Versuche geblieben zu sein

Der Gesamtwert der Spielwarenimporte aus Europa nach Kalkutta betrug 900.000 Rupien. Aus Triest und Fiume gelangten Spielwaren für Europäer sowohl als für Eingeborne im Werte von 75.364 Rupien zur Einfuhr.

Holz und Holzwaren importiert Kalkutta im Werte von 1,129.000 Rupien. An dieser Einfuhr beteiligt sich die Monarchie nur mit 26.660 Rupien.

Die Einfuhren von Zement aus Triest hatten nur den Wert von 4008 Rupien. Die bedeutendsten Bauunternehmer in Kalkutta sind Besitzer oder haben Anteile an Zementwerken in der Madraser Präsidentschaft, was den geringen Bedarf an europäischer Ware erklärt.

Die Einfuhr von gegerbtem Leder aus der Monarchie hatte den Wert von 24.647 Rupien und betrifft gemeines Kalbleder, anderes gemeines Leder, Sohlleder und Handschuhleder, alles zum Gebrauche für die europäische Bevölkerung.

Unter Kurzwaren fallen Instrumente, und zwar wissenschaftliche, musikalische und photographische. Der Gesamteinfuhrwert dieser Art Waren aus der Monarchie betrug 7920 Rupien. Es ist natürlich, daß das Gros der Einfuhren aus England kommt, dem sich Deutschland anschließt.

Aus Triest wurden Uhren im Werte von 8155 Rupien eingeführt, doch tragen manche Posten die Bezeichnung »schweizerisch«.

An Pfeifen wurden aus der Monarchie Waren im Werte von 5967 Rupien eingeführt; an Schmuckwaren Gegenstände im Werte von 10.489, an Papierwaren 645 Rupien. Ferner Zelluloidwaren 8228, Reitgerten und Stöcke 5676, Toiletteartikeln 56.480, Ledergalanteriewaren 1485 Rupien.

Zu erwähnen wäre noch die Einfuhr von Seifen mit 19.891 Rupien, welche bei einigem Bemühen höhere Werte erreichen könnte. Ferner von Mineralwässern im Werte von 10.531 Rupien, vorwiegend aus Fiume, dann von Medizinen (6381 Rupien), Chemikalien (3884 Rupien), Stricken (1206 Rupien), Stöpseln aus Kork (2317 Rupien), Fasern und Borsten (1303 Rupien), Bürsten und Besen (11.007 Rupien), Kautschukwaren (4408 Rupien), Bücher (1466 Rupien), artistische Werke (5072 Rupien).

Die Gesamteinfuhr von Einrichtungsgegenständen beziffert sich mit 500.000 Rupien, woran Importe aus England, Deutschland und dem asiatischen Osten den größten Anteil haben. Die aus der Monarchie stammenden Waren haben einen Einfuhrwert von 17.373 Rupien. Wie natürlich besteht das Gros der nationalen Einfuhr aus Möbeln aus gebogenem Holze; das in europäischen Klimaten sonst zur Erzeugung von Möbeln verwendete Holz ist dem tropischen Klima nicht gewachsen.

Die Einfuhr aus Triest und Fiume in Tonwaren und Porzellan beträgt 27.929 Rupien. Weißes Porzellan, farbiges und auch bemaltes findet bei den Europäern, gewöhnliche Sorten aber auch bei den Eingebornen Absatz. Von Tonwaren importiert die Monarchie unglasierte Tonröhren nach Kalkutta und Boden- und Wandbelagplatten. Angesichts der großen Bautätigkeit in Kalkutta wäre es vielleicht möglich, daß die österreichische Industrie einen großen Absatz in genannten Waren findet.

Die Lieferung von Zigaretten für die einheimische Bevölkerung Indiens erweckt das größte Interesse aller Zentren der Zigarettenindustrie. Der Bedarf Kalkuttas allein an Zigaretten stieg von 1,694.344 Rupien im Jahre 1903/04 auf 2,107.217 Rupien im Jahre 1904/05. Im ganzen wurden 584 Millionen Zigaretten eingeführt. Der Anteil der Monarchie an diesem Importe ist sehr gering, indem der Wert der aus Triest nach Kalkutta verschifften Zigaretten 1737 Rupien nicht überstieg. Die Ursache hievon ist der hohe Preis unserer Zigaretten. Trotz eingehender Information seitens des Generalkonsulates und einer an dem Importe aus der Monarchie interessierten Firma scheint es nicht möglich zu sein, auch nur annähernd an die Preise der leitenden Zigaretten (Shanghai-Zigaretten pro Tausend Rupien 1.9.4, Ceylon-Zigaretten 1000 à Rupien 1.11.11) heranzukommen. Englische und amerikanische Zigaretten werden das 1000 zu Rupien 3.4.6 und 3.10 verkauft.

KOMMERZIELLE VERHÄLTNISSE IN CHINA.

Wie zu erwarten war, hat auch der große Seesieg der Japaner die allgemeine Depression des ostasiatischen Handels nicht günstig zu beeinflussen vermocht. Besonders für das Importgeschäft war die Lage der ostasiatischen Märkte im Juni laufenden Jahres, wie der vom 17. Juli l. J. datierte Junibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai mitteilt, die denkbar schlechteste. Die amerikanischen und englischen Exporteure verschlechtern die Lage noch durch die großen Nachschübe von Waren, die sie fortgesetzt nach Shanghai, offenbar in Erwartung einer plötzlichen Änderung der Konjunktur, verschiffen, und die bei der jetzt auf ein Minimum herabgesunkenen Aufnahmsfähigkeit sämtlicher in Betracht kommender Märkte selbst bei reduziertesten Preisen keine Abnehmer finden können. Die Shanghaier großen Lagerhäuser sind durchwegs vollkommen überfüllt und die Shanghaier Agenten haben sich schon verschiedentlich genötigt gesehen, um die einlangenden Waren unterbringen zu können, die ungünstig gelegenen Godowns (Warenmagazine) in Pootung (gegenüber Shanghai) heranzuziehen.

Es ist leider keine Aussicht vorhanden, daß in der allernächsten Zeit dieser Stauung wird abgehofen werden können, denn bei der gegenwärtigen Marktlage sind die Waren selbst zum Kostenpreise nicht an den Mann zu bringen. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als zuzuwarten und sich der Hoffnung hinzugeben, daß die nun bald beginnenden Friedensverhandlungen einen Umschwung mit sich bringen werden. Unter solchen Verhältnissen war es nur ein dringendes Gebot der Notwendigkeit, eine Aktion zu dem Zwecke ins Werk zu setzen, damit nach dem gewissermaßen »blockierten« Niutschwang, beziehungsweise von dort nach der südlichen Mandschurei — wo, wie schon berichtet wurde, die japanische Regierung die Benützung der verfügbaren Transportmittel für militärische Zwecke sozusagen monopolisiert hat — der Warenverkehr wieder aufgenommen werden könne. Die Shanghaier Handelskammer hat sich infolgedessen an das japanische Generalkonsulat und späterhin auch direkt an die Regierung in Tokio mit einer ausführlich motivierten Bitte um Abhilfe gewendet, woraufhin in Aussicht gestellt wurde, für die Möglichkeit der Benützung des Wasserweges auf dem Liaoflusse (bis Mukden) durch Überlassung von Dschunken Sorge zu tragen.

Digitized by Google

Dies hatte insoweit einen günstigen Einfluß, als aus Niutschwang größere Aufträge (darunter allein auf zirka 8000 Ballen Textilwaren) einliefen; obwohl nun bald darauf ein Teil dieser Aufträge wieder rückgängig gemacht wurde, was den Schluß zuläßt, daß die Zahl der nunmehr verfügbaren Transportmittel eine nur beschränkte ist, so gingen doch gegen Ende Juni laufenden Jahres nach Niutschwang zwei große Frachtdampfer ab, die, inzwischen eingelangten Depeschen zufolge, auch über ihre Ladung in befriedigender Weise disponieren konnten. Würde es von nun an in der Tat möglich sein, die regelmäßige Verbindung mit der südlichen Mandschurei wieder aufzunehmen, so würde der jetzt so überfüllte Shanghaier Markt bald entlastet werden, und eine Wendung der Geschäftslage zum Bessern eintreten. Man darf allerdings die einlaufenden Gerüchte nicht als unbegründet bezeichnen, denen zufolge die japanische Regierung den Verkehr via Niutschwang mit Absicht so unterbindet, um den japanischen Kaufleuten zu ermöglichen, dieses Absatzgebiet via Dalny zu bearbeiten, und aus den durch diese Monopolstellung bedingten hohen Preisen allein Nutzen zu ziehen.

Von den sonstigen nördlichen Stapelplätzen war Tientsin der einzige Platz, der einen befriedigenden Geschäftsverkehr aufzuweisen hatte, und die Lage in den Yangtzehäfen, insbesondere Hankow und in Szechuen war fortgesetzt sehr ungünstig, ohne daß Anzeichen einer bevorstehenden Wendung zum Bessern vorhanden wären.

Welch großen Schwankungen der chinesische Warenverkehr unterworfen ist, zeigt der nun vorliegende Bericht der chinesischen Seezollverwaltung über die Einnahmen im ersten Quartal 1905, der gegen das IV. Quartal 1904 eine Mindereinnahme von 2·5 Millionen Taels aufweist, während die Einnahmen die der gleichen Periode des Jahres 1904 um rund 800.000 Taels übertrifft. An der Mindereinnahme ist Shanghai allein mit 1·2 Millionen Taels beteiligt; seine Mehreinnahme gegen die gleiche Periode des Jahres 1904 beträgt 0·2 Millionen Taels. Unter der Schwankung im Warenverkehr litten besonders die nördlichen und Yangtzehäfen mit Ausnahme von Tschingwantao und Nanking, während die südlichen Häfen mit auffallender Gleichmäßigkeit daran beteiligt sind. Gegenüber dem I. Quartal 1904 haben besonders Tientsin, Itschang, Santuao und Kongmun bedeutende Mehreinnahmen zu verzeichnen.

Der in den Anfang des Juni gefallene Tag des Drachenbootfestes, an dem die chinesischen Kaufleute ihre halbjährige Abrechnung halten, verursachte wie immer eine große Geldknappheit; die Abrechnung vollzog sich jedoch ohne besonderes Ereignis, und es war nur ein einziges Falliment zu verzeichnen. Mit der Wiederaufnahme der Geschäfte ließ die Versteifung sukzessive nach, und fiel im Laufe des Juni der Diskont der chinesischen Banken für kurzfristige Wechsel von 14 Prozent auf 6 Prozent. Erst am 30. Juni hatte die übliche Zahlung der Boxerindemnität wieder eine, jedoch nur ganz vorübergehende Versteifung zur Folge. Zu Ende Juni belief sich der Shanghaier Vorrat an Silber auf ca. 6 Millionen Taels, an Goldbarren auf ca. 4000 Barren (letztere zum Kurse von 370 Taels pro Barren à 98 touch). Der Shanghaier Silberkurs hatte im Einklange mit dem Steigen des Silberpreises auf dem Weltmarkte eine fortgesetzt steigende Tendenz, nur gegen Ende Juni trat ein kleiner Rückschlag um ein Achtelpenny ein, was wohl auf die Zahlung der Boxerindemnität zurückzuführen ist.

Unter der agenturmäßigen Leitung einer Shanghaier österreichischen Firma soll in Kürze, zunächst in Shanghai, ein Konsumverein errichtet werden. Von dem in 2500 Aktien à 10 Taels bestehenden Gründungskapitale sind über 15.000 Taels bereits gezeichnet worden, so daß aller Wahrscheinlichkeit nach bald an die Aufnahme der Geschäftstätigkeit geschritten werden wird. Im Falle sich diese Gründung, die ein Novum in Ostasien darstellt, bewährt, soll sie immer mehr ausgedehnt werden, etwa nach dem Muster der »Army & Navy Stores« in England und Indien.

Ein anderer, schon seit längerer Zeit in Erwägung gezogener Plan, der allerdings, soweit in Shanghai bekannt, noch immer keine greifbare Gestalt angenommen hat, ist die Errichtung einer chinesischen Reichsbank, wie sie vom Präsidenten des Finanzministeriums in Peking, Chang Pei Hsi, angestrebt wird. Wenn dieses Projekt realisiert werden sollte, so würde es den ersten Schritt auf dem Gebiete der Münz- und Währungsreform bedeuten.

Obwohl in Shanghai selbst von praktischen Folgen der durch die amerikanische Antichinesenbill hervorgerufenen Boykottanregung bisher nichts zu spüren ist, so verbreitete sich der Ruf zum gemeinsamen Widerstand gegen die amerikanische Ausschließung doch wie ein Lauffeuer durch das ganze Millionenreich. In allen größeren Städten wurden Protestversammlungen abgehalten. Sogar die Chinesen in Singapore haben sich der Bewegung angeschlossen. In Tientsin und anderwärts bringen die chinesischen Zeitungen Listen von Waren amerikanischer Herkunft, um das Volk zu unterrichten, welche Artikel es nicht kaufen soll. Amerikanischen Firmen ist von chinesischen Zeitungen mitgeteilt worden, daß ihre Anzeigen künftighin nicht mehr erscheinen würden. Das Verhältnis zwischen Amerika und China scheint demnach doch einen ernsten Stoß erlitten zu haben, und dies hat die »American Asiatic Association« zu einer Eingabe an den Präsidenten Roosevelt bewogen, worin auf die ernsten Folgen hingewiesen wird, welche diese Boykottbewegung für den Handel Amerikas mit China nach sich zu ziehen droht, und entsprechende Gegenmaßregeln verlangt werden.

Die chinesischen Staatsmänner haben die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen erkannt und agitieren nun auf die nachdrücklichste Weise gegen jede Konzessionserteilung an Ausländer. Dem amerikanischen Unternehmen der Kanton-Hankow-Bahn werden nun alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg gelegt und die Chinesen wollen diese Bahn durch sieben Millionen Taels ganz in ihre Hände bekommen. Die Bewerbung eines britischen Syndikates um die Konzession einer Kanton-Kowloon-Bahn hat Proteste der chinesischen Kaufmannschaft beim Shang-pu und Waiwupu zur Folge gehabt. Gleichzeitig werden vom Generaldirektor des Eisenbahnwesens, Sheng-Kung-Pao, Anstrengungen gemacht, die nun ihrer Vollendung entgegengehende Lu-Han- oder Peking-Hankow-Bahn zu einem rein chinesischen Unternehmen zu gestalten; das zum Ankaufe der fremden Anteile nötige Kapital soll durch eine Anleihe aufgebracht werden. Um den Bau sämtlicher Eisenbahnen in China selbst in die Hand zu nehmen und alle Bewerbungen von Ausländern um Bahnkonzessionen zurückweisen zu können, soll ferner auch ohne Verzug in Tientsin eine Eisenbahnschule errichtet werden, wo unter Leitung von erfahrenen ausländischen Fachmännern chinesische Studenten in allen Zweigen des Eisenbahnbaues ausgebildet werden sollen.

Das überseeische Frachtgeschäft hatte im Juni, wenn auch absolut genommen, sehr schwache, doch gegenüber dem Mai eine leichte Besserung aufzuweisen, was hauptsächlich auf Rechnung der Tee-Exporte zu setzen ist, die nun begonnen haben. Für die Küstenfrachten blieb die infolge der Vernichtung der baltischen Flotte erwartete bedeutende Besserung aus. Die Verfrächter fanden, obwohl die ostasiatischen Gewässer jetzt vollkommen frei von russischen Schiffen sind und die Prisengefahr daher nicht mehr besteht, nicht nur kein besseres Ladungsangebot, sondern mußten sogar mit den ohnehin schon niederen Sätzen noch

Digitized by Google

weiter heruntergehen, wenn sie überhaupt Ladung für ihre Schiffe bekommen wollten. Die Ursache ist die flaue, geschäftslose Lage aller Märkte. Eine günstige Wendung könnte in den nächsten Monaten nur eintreten, wenn die regelmäßigen Geschäftsverbindungen mit Niutschwang wieder aufgenommen werden könnten. Japanische Kohlenfrachten, die schon im Mai sehr niedrig notierten, fielen infolge des geringen japanischen Kohlenexportes um weitere 10 Prozent und notierten Moji-Shanghai ℳ 1·15 pro t, Nagasaki-Shanghai ℳ 1·25 pro t. Die Frachtsätze von den Yangtzehäfen nach Südchina hielten sich auf 20 Candareens pro Pikul.

Im Juni laufenden Jahres liefen keine Dampfer des Österreichischen Lloyd in Shanghai ein. Der Dampfer »Nippon«, welcher am 30. Mai auf der Ausreise hier ankam, lief am 7. Juni nach Japan aus. Ferner trat der im Mai bei der Ausfahrt aus Shanghai havarierte Dampfer »Maria Valerie«, der längere Zeit im Dock war, am 21. Juni seine Heimreise an.

Die ungünstigen Nachrichten über die neue Baumwollernte und das kontinuierliche Steigen der Baumwollpreise auf den überseeischen Märkten (die Notierungen zu Ende Juni waren 5·89 d für Mid-American und 7 1/8 d für Egyptian) wurden in Shanghai eher mit Genugtuung als mit Besorgnis aufgenommen. Die Importeure, die kolossale Vorräte am Lager haben, rechnen damit, daß die besseren Preise, die sie zu erzielen hoffen, sie für den kleineren Umfang des Geschäftes entschädigen werden. Im weitaus größeren Teile des Juni herrschte jedoch vollkommene Geschäftslosigkeit und der Umsatz beschränkte sich nur auf die Auktionsverkäufe, wo allerdings im Verhältnis zur Lage und zur Jahreszeit sehr gute Preise erzielt wurden. Erst in der letzten Woche des Juni trat eine Belebung des Geschäftes auf Nachfrage von Niutschwang und Korea hin ein und wurden in Sheetings, White Shirtings (Manchester makes) und Drills größere Umsätze erzielt.

Anfangs Juni wurde die alte Seidensaison geschlossen und die neue am 16. Juni eröffnet. Die Saison 1904/05 war eine unbefriedigende und wenn die Verluste nicht so bedeutend waren als in der Saison 1903/04, so waren sie doch in einigen Fällen ganz beträchtlich und einige Spinnereien sind eingegangen, andere haben ihren Betrieb einschränken müssen. Die Verluste ergaben sich insbesondere daraus, daß aus der Saison 1903/04 ein großer Stock Kokons zurückgeblieben war, anderseits neue Kokons in Shaosing und Woosieh zu Preisen gekauft wurden, die dem Preise von 760 Taels für Steamfilatures 1, 2 und 3 entsprachen. Ein stark ins Gewicht fallender Faktor war auch das starke Ansteigen des Exportes von Steamfilatures aus Japan. Das rapide Anwachsen der japanischen Seidenindustrie sollte den Chinesen ein Beweis für die Notwendigkeit der Einführung moderner Prinzipien in die Seidenkultur sein, die in China zum größten Teile nach den althergebrachten Grundsätzen betrieben wird.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE IN SÜDBRASILIEN.

Die diesjährigen Ernteerträgnisse sind in Rio Grande do Sul, dem südlichsten Staate Brasiliens, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Porto Alegre über das II. Quartal laufenden Jahres mitteilt, von Tabak und einigen nebensächlichen anderen Produkten abgesehen, noch über die gehegten Befürchtungen ärmlich ausgefallen.

Die Bohnen wurden durch die während Dezember und Jänner vorherrschende Trockenheit an der Entwicklung verhindert, während die zweite Ernte dieses wichtigen Produktes, die in diese Berichtsperiode fiel, wegen anhaltenden Regenwetters kaum geborgen werden konnte; nur zirka acht Sack ergab sie auf einen Sack Aussaat. Dem Mais fehlte zur Blütezeit die nötige Feuchtigkeit und mußte dagegen während nasser Witterung eingebracht werden, so daß er in halb verdorbenem Zustand unter Dach kam und kaum zur Aussaat zu verwenden sein wird. Die Ergebnisse der im Jänner und Februar gepflanzten Kartoffeln haben kaum die darauf verwendete Arbeit gerechtfertigt. Die Mandiocawurzeln, für die es eine bestimmte Erntezeit eigentlich nicht gibt, dürften reichlich zur Hälfte noch im Boden in Fäulnis übergegangen sein. Diesen Mißernten gegenüber steht der Zahlungstag der sehr hohen Steuern vor der Tür und da von den verschiedentlichen Früchten kaum so viel geerntet wurde, als zum Betriebe der Wirtschaft erforderlich ist, sieht man der Zukunft mit Besorgnis entgegen.

Wie kläglich es in Rio Grande do Sul mit der Benützung landwirtschaftlicher Geräte bestellt ist, hat unter anderem auch die letzte Ausstellung in Porto Alegre bewiesen. Dieselbe ist keineswegs so dürftig beschickt worden, weil das Interesse daran fehlte, sondern lediglich weil nichts vorhanden war. Tatsächlich ist es ganz unmöglich, in Porto Alegre, respektive ganz Rio Grande do Sul, moderne, den dortigen Verhältnissen angepaßte Ackerbaugeräte und Maschinen zu beschaffen, da die Ansicht vorherrscht, daß beim Ackerbau in Rio Grande nur mit Kolonisten gerechnet werden kann und diese von den ersteren wie auch letzteren nichts wissen wollen oder zu arm zu deren Anschaffung sind. Anderseits wird auch allgemein angenommen, daß die Zeit noch nicht gekommen sei, Maschinen für die Kampkultur zu importieren, und daher auch der totale Mangel an Nachfrage nach solchen.

Auch die Viehzucht hatte während des II. Quartals laufenden Jahres infolge der abnormen Witterungsverhältnisse schwere Schäden zu verzeichnen; auf den unermeßlich großen Campos, wo das Vieh den Wochen andauernden Regen und kalten Winden schutzlos ausgesetzt ist, waren die Verluste unter dem Jungvieh besonders stark. Die flachen Campos werden von jedem etwas länger andauernden Regen in seichte Seen verwandelt, das Gras geht in Fäulnis über und wenn es der Sonne endlich gelingt, diese zeitweiligen Sümpfe auszutrocknen, ist das zum Futter der Tiere geeignete Gras vernichtet und nur Büschel jener gelben unnahrhaften Halme bleiben übrig. Der während der Wintermonate zu lange anhaltende Regen behindert auch das für das Aufkeimen des neuen Grases so notwendige Kampbrennen und die Viehzüchter sehen sich daher gezwungen, diese Operation zu Anfang des Frühjahres vorzunehmen, wodurch aber das Aufgrünen verspätet wird. Sehr große Verwüstungen haben die Regengüsse in den Flußniederungen am Uruguay verursacht, woselbst ganze Herden wie auch Menschen und Ranchos von dem Strome weggeschwemmt worden sind.

Bis zum 29. Mai hatten die Xarqueados (Schlächtereien) Rio Grande do Suls insgesamt rund 290.000 Stück Vieh verarbeitet, was gegen das Jahr 1904 einen Ausfall von 52.832 Stück bedeutet. Bis zum gleichen Zeitpunkte waren in der Republik Uruguay 683.700 und in Argentinien 359.400 Stück geschlachtet worden. Obwohl die Schlachtsaison gewöhnlich bis Mitte Juni andauert, wurde sie in diesem Jahre schon am obgenannten Tage eingestellt, da bei der augenblicklichen Höhe des Wechselkurses die Preise für Schlachtprodukte, wie Häute, Hörner, Knochen etc. in Europa bei Umrechnung in die brasilianische Währung einen kolossalen Ausfall ergeben. Vor einem Jahre, beim Kurse von 12 d, bekam der Exporteur für eine Mark noch beinahe ein Milreis, während heute der Ausfuhrswert einer Mark auf nur 713 Reis gesunken ist. Die Verminderung beträgt also mehr als 25 Prozent, denen in keiner Weise eine entsprechende Verringerung der Betriebsunkosten gegenübersteht. Auch die Ausfuhr von Carne secca und Xarque hat unter dem hohen Kurse bei der Konkurrenz vom La Plata schwer zu leiden.

Das Zollamt in Porto Alegre allein weist Zeitungsberichten zufolge während des II. Quartals 1904 eine Einnahme an Zöllen von 1,436.563 Reis auf, aber weder diese Behörde noch die Handelskammer sind in der Lage, ein annähernd richtiges Bild über den Wert und die Quantität des Gesamthandels dieser Epoche zu liefern.

Dank den gleich zu Anfang des II. Quartals laufenden Jahres eingesetzten reichlichen Regengüssen, wodurch die seit Wochen ausgetrockneten Flüsse und Kanäle wieder in einen schiffbaren Zustand versetzt wurden, hatte die Binnenschiffahrt zwar ihre Tätigkeit wieder aufgenommen; trotz der im I. Quartale stattgehabten mehrwöchentlichen Verkehrsstockung erwies sich aber das zum Transport gelangte Volumen dennoch um nichts ansehnlicher und konnte mit Leichtigkeit bewältigt werden.

Wie über den Handel zu Wasser liegen auch bezüglich des sich über die Landesgrenzen abwickelnden keine Angaben vor. Bezüglich des Exporthandels von Porto Alegre nach dem Auslande und den übrigen Hafenstädten

Digitized by Google

Brasiliens veröffentlichen die Lokalzeitungen die nachstehenden Ziffern für den I. Semester dieses Jahres vergleichsweise zur selben Periode des Vorjahres:

	1905	1904	
Kanariensamen	976	741	Sack
Feines Mehl	124.170	201.321	»
Gewöhnliches Mehl	26.411	62.636	»
Maté	35.060	37.935	»
Reis	1.535	1.651	»
Schwarze Bohnen	142.694	198.357	»
Stärke	2.049	2.426	»
Blättertabak	7.286	4.597	Ballen
Rollentabak	1.268	4.046	»
Xarque	3.549	11.831	»
Schweinefleisch	4.824	5.403	Faß
Wein	6.187	2.528	»
Schmalz	60 391	50.695	Kisten

Innerhalb von nicht ganz sechs Monaten ist der Milreiskurs in schnellen Sprüngen von 12 d auf $16^1/_2$ d gestiegen und bewegt sich nun seit einem Monate, von kleinen Schwankungen abgesehen, auf dieser Höhe. Dieser plötzliche Aufschwung, welcher der kaum legitimen Veranlassung gleichzeitiger Begebung einer Reihe von größeren und kleineren Anleihen im Auslande entsprungen ist, gegen die gezogen werden mußte, so daß eine Überbietung stattfand, deren Folgen sich in Kursen ausdrückte, dieser plötzliche Aufschwung hat bereits während des I. Quartals laufenden Jahres schwere Verluste, insbesonders über die kleinere Geschäftswelt, die in Porto Alegre allein in Betracht kommt, gebracht. Falls, wie die Zeitungen besagen, das Projekt der Regierung, den Kurs auf 18 d zu fixieren, verwirklicht werden sollte, würden sowohl dem Handel wie auch den größern Grundbesitzern noch weit ärgere Kalamitäten bevorstehen. Von einem Vertrauen in eine bessere Finanzlage kann aber so lange nicht die Rede sein, bis nicht alle geplanten Anleihen der Einzelstaaten endgültig untergebracht sind, da es sich erst dann zeigen wird, welcher Kurs den Stand der Finanzen des Landes zum Ausdruck bringt. So erwünscht auch für manche der hohe Kurs sein mag, so nachteilig ist es für alle Produzenten, ca. 25 bis 30 Prozent weniger für ihre Produkte zu erhalten, als es bisher der Fall war, und es ist ein trauriges Verhängnis, daß diese Verluste hauptsächlich diejenigen treffen, welche den größten Teil der hohen Steuern aufzubringen haben.

Die Wieder-Auswanderungsbewegung aus Rio Grande do Sul, einem ohnedies schon schwach bevölkerten Staate, in dem noch ungeheure Strecken des besten Bodens der Nutzbarmachung harren, nimmt in bedenklicher Weise zu. Noch vor nicht allzu langer Zeit verließen eine Anzahl italienischer und spanischer Familien ihre Kolonien und zogen nach Argentinien und eben jetzt sind ihnen eine noch größere Anzahl deutscher und österreichischer Kolonistenfamilien aus Lageado, Estrella und Taquary gefolgt, um sich in Paraguay eine neue Heimat zu gründen. Die Ursachen, welche diese Leute bewegen, ihren alten Wohnsitz, wo sie bereits ihre besten Arbeitskräfte verbraucht, aufzugeben, um in ein fremdes Land zu ziehen, in dem sie notgedrungenermaßen nochmals von vorne anfangen müssen, sind jedoch zwingende. Vornehmlich den hohen Steuern, den schlechten Schulverhältnissen und nicht ganz befriedigenden Verwaltungszuständen ist es zuzuschreiben, daß die Kolonisten den Staat verlassen. Der Umstand, daß die deutsche Sprache aus den Regierungsschulen verbannt ist, trägt viel dazu bei, diese den Kolonisten zu verleiden. Die hohen Steuern sind aber ein noch weit stärkerer Grund zur Auswanderung. Die Grundsteuer wächst von Jahr zu Jahr; so z. B. bezahlte ein wieder ausgewanderter Tiroler erst 60, dann 75 und schließlich 79 Milreis auf einer kleinen Kolonie von Normalgröße, von deren Ertrage er mühsam sein und seiner Familie Lebensbedürfnisse herausschlagen konnte, und er war vor seiner Abreise bereits in Kenntnis gesetzt worden, daß die Grundsteuer im kommenden Jahre noch gesteigert werden würde. Hiezu gesellen sich aber noch die munizipalen und die indirekten Steuern, so daß fast alles Geld, das in die Kolonien hineinkommt, in Gestalt von Steuern wieder herausgezogen wird. Für eine Familie mit wenig Arbeitskräften sind diese Abgaben in vielen Fällen geradezu unerschwinglich.

Während es sich die Gesetzgeber der anderen Staaten Brasiliens angelegen sein lassen, das Los des Landwirtes zu erleichtern (so wurde z. B. in Sao Paulo vom 1. Jänner l. J. an der Ausfuhrzoll auf Kaffee von 11 auf 9 Prozent herabgesetzt), muß der kleine Landwirt in Rio Grande do Sul immer größere Opfer, namentlich für Gemeindezwecke bringen, Opfer, die seine Existenz ernstlich gefährden, wenn nicht gar unmöglich machen. Um seine Produkte in einem leichten zweirädrigen Gefährte zur Stadt zu bringen, hat er jährlich an munizipalen Steuern (in Milreis) zu zahlen: für den Wagen 48, für den Verkauf von Grünzeug 50, von Käse 215, Butter 115, Früchten 50, Geflügel 50, zusammen 528, eine Summe, die aus einer kleinen Wirtschaft bei den so gedrückten Preisen nicht herauszuschlagen ist. Nicht eingeschlossen in der obigen Aufstellung ist noch die Steuer für den Milchverkauf, die auch noch über 100 Milreis beträgt und zu zahlen ist, sobald auch nur 1 *l* Milch nach der Stadt gebracht wird.

Über die wirtschaftlichen Verhältnisse in dem südbrasilianischen Staate Parana sind dem Berichte des k. u. k. Konsulates in Curityba nachstehende Einzelheiten zu entnehmen:

Der Milreiskurs, welcher die beträchtliche Höhe von $16^{11}/_{16}$ erreicht hat, charakterisiert auch das II. Quartal laufenden Jahres. Infolge des hohen Kurses hat die Paranabahn ihre Frachtsätze abermals ermäßigt. Es werden nämlich vom 6. Mai an bis aufs weitere die Zuschlagtaxen zum Kurse von 16 berechnet. Da infolge des hohen Kurses der Export derzeit fast ganz eingestellt wurde, so arbeitet der Pächter der Paranabahn mit einem allmonatlich nicht unerheblichen Schaden. Die Kursunsicherheit wirkt eben lähmend fast auf das gesamte Geschäfts- und Wirtschaftsleben. Die Importeure schicken unter Benutzung des für sie günstigen Kurses möglichst große Geldsummen nach dem Ausland und die Geldknappheit im Lande wird immer fühlbarer.

Die Stockung des Handels in Herva-Maté, dem Hauptprodukte des Landes, durch dessen Ausfuhr am meisten Geld ins Land gebracht wird, übt ihre Wirkungen auf den ganzen Geldverkehr aus. Die Matéhändler in Curityba offerieren zurzeit folgende Preise pro Arroba Maté (15 *kg*): für I. Qualität Milreis 2·300, II. Qualität 2 Milreis, III. Qualität Milreis 1·700; tatsächlich wird noch bedeutend weniger bezahlt. Im Innern des Staates, zahlt man pro Arroba Herva-Maté nur 600—700 Reis, so daß die Kolonisten sich nicht mehr mit Matésammeln beschäftigen wollen.

In den Kohlenminen im Distrikt Cedro Municip Cupim werden noch immer Untersuchungen vorgenommen. Die Bohr- und anderen Maschinen sind bereits eingetroffen. Die Kosten der Untersuchung der Minen trägt die Bundesregierung. Man glaubt, daß unbedingt ergiebige Flötze vorhanden sein müssen, die mit den im Staate Sta. Catharina gefundenen Kohlenlagern im Zusammenhange stehen.

Die Eisenminen bei Antonina sind an einen Kapitalisten in Rio de Janeiro verkauft worden, welcher im Auftrage der Firma Krupp in Essen gehandelt haben soll. In kurzem sollen die nötigen Maschinen, Fachleute und geschulte Minenarbeiter kommen, um die Ausbeutung zu beginnen. Das Manganerz, das ebenfalls bei den Eisenerzminen sich vorfindet, soll sich zur Ausbeutung nicht eignen. Dagegen sollen die Eisenerzlager ungemein stark eisenhältig sein. Die Arbeiten

Digitized by Google

sollen sehr bald beginnen, und wenn einmal der Betrieb vollständig im Gange sein wird, erwartet man, daß 1000 Arbeiter lohnende Beschäftigung finden werden, was für Antonina und ganz Parana von hervorragender Bedeutung sein würde.

Die Stadt Ponta-Grossa hat elektrische Beleuchtung erhalten. Es verlautet, daß in Lapa sehr bald eine Spinnerei und Weberei eingerichtet werden soll, in welcher Fasern der unter dem Namen »Guauchuma« bekannten Pflanze verarbeitet werden sollen. Guauchuma wird in dortiger Gegend in großer Menge angetroffen und soll sich für die Fabrikation von Stricken und Sacktuch eignen.

In das II. Quartal laufenden Jahres fiel die Ernte von Mais und Bohnen, die Bestellung der Felder sowie die neue Aussaat; Roggen, Hafer, Erbse beginnen bereits zu keimen. Die Bohnen-, Mais- und Heuernte hat meistens gute und die Kartoffelernte sehr gute Resultate ergeben. Die im Mai eingetretenen starken und andauernden Regengüsse und die dadurch verursachten Überschwemmungen haben der Ernte zwar nicht mehr viel schaden können, da nur ein Teil von Mais auf den Feldern geblieben war, dafür aber hat die Feldbestellung und der Verkehr mit großen Hindernissen zu kämpfen gehabt. Der von den Überschwemmungen auf den Kolonien angerichtete Schaden ist ganz beträchtlich.

Auf verschiedenen Kolonien im Staate wurden Versuche gemacht mit Tabaksamen aus Bahia, bekanntlich einer der besten Tabaksorten. Im allgemeinen war das Resultat ein günstiges, was wohl auf die richtige Behandlung zurückzuführen ist, in welcher Hinsicht sonst noch sehr viel gesündigt wird; ebenso kommt die geeignete Qualität des Bodens in Betracht. Der seit vielen Jahren in Serro Azul angebaute Tabak findet in Curityba lohnende Abnahme. Die Versuche mit Baumwollanbau bei Ponta-Grossa haben gute Resultate ergeben.

Infolge der anfangs erwähnten Stockung des Exportes konnte der Markt keine Belebung erfahren. Während der Export ganz lahmgelegt ist, wird der Import begünstigt. Da aber kein Geld ins Land kommt und die Kaufkraft der Bevölkerung abnimmt, so ist die Begünstigung des Importes bloß eine scheinbare. Der Geschäftsgang war im allgemeinen flau, ohne Teilnahme und Kauflust.

Die ganz außerordentlich starken Überschwemmungen des Monates Mai haben dem Verkehr sehr geschadet. Die Parana-Bahn war zwischen Curityba und Ponta-Grossa einige Tage unterbrochen. Die Landstraßen sind ganz unpassierbar geworden und viele Brücken wurden weggeschwemmt. Manche Kolonien waren eine Zeitlang von jedem Verkehr abgeschnitten, andere konnten nur mit großer Mühe erreicht werden. Die Instandsetzung der Straßen wird bei den unzulänglichen der Regierung zur Verfügung stehenden Mitteln geraume Zeit in Anspruch nehmen.

MISZELLEN.

Schiffahrt in Südbrasilien. Ein Bericht des k. u. k. Konsulates in Rio Grande do Sul, datiert vom 1. August 1905, macht über den internationalen Verkehr der handelstätigen Schiffe im Jahre 1904 (318 Dampfer mit 227.459 *t* und 104 Segler mit 23.815 *t*) über die dem Hafen von Rio Grande do Sul vorgelagerte Barre nachfolgende Mitteilungen: Der Schiffsverkehr im Jahre 1904 zeigte gegen das Jahr 1903 eine kleine Steigerung, an welcher sowohl Dampfer wie Segler nach Zahl und Tonnengehalt im Ein- und Ausgang beteiligt sind, abgesehen von einer geringfügigen Abnahme des Tonnengehaltes der ausgelaufenen Segler. Ein österreichischer Dampfer, die »Florida«, hat im Februar 1904 den Hafen von Rio Grande als Nothafen angelaufen. Die brasilianische Flagge (263 Schiffe mit 130.953 *t*) zeigte gegen das Jahr 1903 eine stärkere Beteiligung am Gesamtverkehr wenigstens nach der Zahl der ein- und ausgelaufenen Dampfer; dagegen hat der Tonnengehalt im Ein- wie im Ausgang etwas abgenommen. Für das laufende Jahr 1905 darf mit der seit einigen Monaten erfolgten Inbetriebnahme der mit Hilfe deutschen Kapitales begründeten Küstenlinie Cia. Navegacao Cruzeiro do Sul eine weitere Steigerung in der Zahl, aber auch im Tonnengehalt der unter brasilianischer Flagge im Hafen von Rio Grande verkehrenden Dampfer erwartet werden. Zurzeit vermitteln monatlich bereits drei Dampfer dieser Linie einen regelmäßigen Dienst zwischen Rio de Janeiro und Buenos Aires unter Anlaufen der Zwischenhäfen. Mit der geplanten Einstellung eines vierten Dampfers wird binnen kurzem der Verkehr in regelmäßigen Abständen von einer Woche sich vollziehen. Unter deutscher Flagge kamen im Jahre 1904 32 Fahrzeuge mit 50.581 *t*, unter britischer 21 mit 24.614 *t*.

Obstbau in der Kapkolonie. In der Kapkolonie kamen Äpfel und Birnen im Mai laufenden Jahres, wie der Maibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt mitteilt, nur in geringen Quantitäten auf den Markt. Dieselben stammten teils aus den höher gelegenen Territorien, in welchen die Reife spät eintritt, teils wurden sie von den reichen Farmern und Obstzuchtkompagnien (wie der »Rhodes Fruit Farms« und »Cape Orchards Company«) geliefert, welchen geeignete Aufbewahrungsräume und Kühlkammern zur Verfügung stehen, so daß sie in der Lage sind, den Verkauf ihres Obstes zur Zeit der allgemeinen Lese zu begrenzen und später bedeutend bessere Preise zu erlangen. Solche Obstqualitäten stehen dementsprechend hoch im Preise. Das Hauptquantum der gehandelten Äpfel und Birnen war freilich australischer und argentinischer Provenienz. Der Import war ansehnlich, die erzielten Preise verhältnismäßig günstig. Nebst diesen beiden Obstsorten waren Spättrauben, Granatäpfel und Bananen vertreten.

Mr. C. Fuller, Entomologe der Natalregierung, welcher gleichzeitig mit dem Entomologen der Kapkolonie, Mr. Lounsbury anfangs Jänner laufenden Jahres eine Studienreise nach Brasilien unternahm, ist im Mai zurückgekehrt. Bekanntlich behauptete Georg Compare in Australien, das Vorkommen eines die Obst- oder Pfirsichfliege angreifenden Raubkäfers und Parasiten entdeckt zu haben. Die beiden genannten Experten hatten nun die Aufgabe, zu untersuchen, ob die Verpflanzung dieses Gegenmittels gegen die Obstfliege nach Südafrika durchgeführt werden könnte. Laut des von Mr. Fuller erstatteten Interimsberichts war die Untersuchung bis jetzt nur von teilweisem Erfolg begleitet. Die beiden Experten begaben sich nach Bahia, dem angeblichen Fundort der beregten Käfer und Parasiten; doch fanden sie weder die Obstfliege des Kap noch den Raubkäfer; sie konnten nur das Vorkommen einer der südafrikanischen Obstfliege ähnlichen Fliege feststellen, deren Maden allerdings einen ihre fernere Entwicklung verhinderten Parasiten aufwiesen. Mr. Fuller nahm das erlangbare Quantum Zuchtmaterial mit sich, um die Wirkung dieser Parasiten auf die Maden der südafrikanischen Obstfliege in Natal zu erproben. Man beabsichtigt, die Versuche zu günstigerer Jahreszeit im größeren Stile fortzusetzen. Sollten dieselben von Erfolg begleitet sein, so würde ein vermehrter Import von Parasiten stattfinden. Den Resultaten der ersten Versuche sieht man in südafrikanischen Obstzüchterkreisen mit Interesse entgegen. Mr. Lounsbury ist in Brasilien zurückgeblieben, um seine Nachforschungen auf ein größeres Gebiet als das der Provinz von Bahia auszudehnen.

Nordamerikanische Bewässerungsanlagen. In den Vereinigten Staaten ist mit einem System von Bewässerungsanlagen begonnen worden, das an Großartigkeit hinter den bedeutendsten Leistungen der Engländer in Indien und Ägypten nicht zurückbleiben dürfte. Der Bericht des k. u. k. Konsulates in Milwaukee über das II. Quartal laufenden Jahres berichtet hierüber: Bewässerungsanlagen zum Bewässern der Ödländereien, wofür der Kongreß zum Beginn 25,000.000 $ bewilligt hat, werden jetzt in den Staaten Arizona, California, Kolorado, Idaho, Montana, Nebraska, Nevada, Norddakota, Oregon, Washington und Wyoming vorgenommen. Die Kosten pro Acre wurden auf 30 $ veranschlagt. Durch den Verkauf des dann bewässerbaren Landes werden die Kosten mehr als gedeckt werden, denn solches Land ist dann 75—100 $ pro Acre wert. Durch diese Bewässerungsanlagen sollen 50,000.000 Acres fruchtbaren Landes unter Kultur gebracht werden. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Erträge auf bewässerbarem Land bedeutend höhere sind als auf nicht bewässerbarem. Die Kosten der Bewässerung stellen sich im Durchschnitt auf 2 $ pro Acre, während die Erträge auf solchem Land mindest doppelt so hohe sind, besonders Obst und Zuckerrüben gedeihen auf bewässerbarem Lande ausgezeichnet und die Vermehrung der Rübenzuckerfabriken in jenen Distrikten, zum Beispiel Kolorado und Utah, sind Beweise hiefür. Sicher ist es, daß, wenn einmal die Riesenbewässerungsanlagen in den Weststaaten durchgeführt sind, nicht nur die Besiedlung jener Landstriche sehr rasch zunehmen wird, sondern auch die Erträge in allen Ackerbauprodukten so bedeutend sein werden, daß sie auf dem Weltmarkte fühlbar sein dürften.

Eisenbahnen in Südafrika. Der Schienenstrang der Kap—Kairobahn wurde nach dem Maibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt nördlich vom Zambesi bereits bis Kalomo, 90 Meilen von der Brücke an den Viktoriafällen, fertiggestellt. Mit den Arbeiten an der von der Natalregierung gebauten Bahn zwischen Bethlehem und Kroonstadt in der Orange River Colony wurde begonnen. Die Arbeit wird von beiden Endpunkten gleichzeitig in Angriff genommen.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

November 1905. Nr. 11.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT. Japans wirtschaftlicher Aufschwung. — Die Handelsplätze der Provinz Szetschwan. — Der antiamerikanische Boykott in Nordchina. — Japans Exploitation der Mandschurei und Koreas. — Geschäftsverhältnisse in Südchina. — Wirtschaftliche Verhältnisse Smyrnas. — Miszellen: Eine russische Handelsexpedition nach Persien. — Eine neue Transitbahn Moskau—Finnischer Meerbusen. — Eine neue ostsibirische Bahnlinie. — Obstbau in Turkestan. — Ein landwirtschaftliches Unternehmen in Russisch Ostturkestan. — Der Trapezunter Handel. — Indiens Landhandel. — Chinesische Verkehrsangelegenheiten. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Japan. — Japanische Viehwirtschaft. — Die Berber-Suakim-Eisenbahn. — Der Handel Dahomeys. — Ein Tarifkampf zwischen südafrikanischen Eisenbahnen. — Golddistrikte in der Kapkolonie. — Die Besiedlung Südafrikas. — Diamanten in Rhodesia. — Fortschritte des kapländischen Weinbaues. — Spanische Kulturversuche mit Textilpflanzen. — Brasilianischer Goldbergbau.

JAPANS WIRTSCHAFTLICHER AUFSCHWUNG.

Die Betrachtung der wirtschaftlichen Verhältnisse Japans ist in zweifacher Hinsicht lehrreich und interessant; sie läßt uns erkennen, was ein aufstrebendes Volk, das die Fesseln vielhundertjähriger Tradition gebrochen hat, zu leisten vermag, wenn ihm die Freiheit der Entwicklung in keiner Weise mehr verkümmert wird, und sie zeigt uns auch, welche Widerstandskraft einem solchen Volke gegen alle Hindernisse innewohnt, die sich seiner Entfaltung entgegenstellen. Unaufhaltsam sind die Japaner seit dem Sturze der Schogunatsregierung wie auf allen Gebieten so auch in Gewerbe, Industrie und Handel fortgeschritten, und selbst die zwei großen Kriege, die sie innerhalb eines Jahrzehnts auszufechten hatten, der mit China im Jahre 1894 und der mit Rußland in den Jahren 1904 und 1905. haben ihre Kraft nicht schwächen und den wirtschaftlichen Aufschwung Japans nicht aufhalten oder auch nur unterbrechen können. Im Gegenteil haben gerade die Kriege in Japan den Anstoß zu erhöhter Entfaltung wirtschaftlicher Tätigkeit gegeben, die Mittel dazu vermehren geholfen und mit den vermehrten Mitteln ergiebige Quellen des Volkswohlstandes geschaffen. Nach den Darlegungen des vom kaiserlich japanischen Finanzministerium herausgegebenen »Finanziellen und wirtschaftlichen Jahrbuchs« (V. Jahrgang, Tokio 1905) hat gerade während der letzten zehn Jahre die japanische Fabriksindustrie so bedeutende Fortschritte gemacht, daß nun in Japan eine große Menge von Waren nicht nur für den inländischen Verbrauch, sondern auch für die Ausfuhr hergestellt werden. Im Jahre 1900 betrug der Wert der ausgeführten Manufakturwaren 117·2 Millionen Mark und stieg bis zum Jahre 1904, also innerhalb des kurzen Zeitraumes von vier Jahren auf mehr als 203 Millionen Mark; rechnet man davon den Wert der beiden Hauptausfuhrartikel, Rohseide und Strohgeflechte, der 41 Prozent der Gesamtausfuhr beträgt, ab, so bleibt die japanische Fabriksindustrie noch immer mit 120 Millionen Mark am Ausfuhrhandel beteiligt. Zu dem mächtigen Aufschwung des japanischen auswärtigen Handels haben allerdings neben der Rührigkeit, dem Fleiße und der kaufmännischen Klugheit der Japaner auch günstige äußere Umstände viel beigetragen, die an und für sich schon dem Handel und der Industrie förderlich sein mußten. Wie seinerzeit die Eröffnung des Suezkanals und der amerikanischen Pacificbahn eine neue Ära des ostasiatischen Handels einleiteten, woran Japan hervorragend beteiligt war, so hat vor zehn Jahren auch der Krieg mit China den japanischen Auslandshandel aufs günstigste beeinflußt. Von 1869—1881 hatte in Japan die Einfuhr die Ausfuhr übertroffen, von 1882—1893 war die Ausfuhr größer als die Einfuhr, und seit dem Jahre 1894 bis zu diesem Tage übertrifft wieder die Einfuhr die Ausfuhr. Nach dem Kriege von 1894 traten in Japan aber eine Menge von neuen Unternehmungen ins Leben und der Import von Maschinen und anderem Material für gewerbliche Zwecke schnellte in die Höhe. Trotz aller zufälligen Einflüsse aber ist in der Enwicklung des japanischen Handels eine Regelmäßigkeit zu beobachten, die darauf hinweist, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse Japans auf einer gesunden Grundlage beruhen. Im Jahre 1868 belief sich der Handel Japans auf 54·9 Millionen Mark, im Jahre 1878 auf 123·2, im Jahre 1888 auf 274·5, im Jahre 1895 auf 555·4, im Jahre 1902 auf 1109·3 Millionen Mark, er verdoppelte sich also von 1868—1888 von zehn zu zehn Jahren und von 1888—1902 in je sieben Jahren. Dies gibt für die Zukunft um so günstigere Ausblicke, als über kurz oder lang mit der Eröffnung des Panama- oder Nicaraguakanals ein neuer Verkehrsweg geschaffen sein wird, der den japanischen Handel mit Nordamerika noch mehr heben und, womit man in Japan schon heute rechnet, für den Handel mit Südamerika, besonders mit Brasilien und Argentinien, eine neue Ära eröffnen und Japan möglicherweise in den Stand setzen wird, für seine Waren neue Märkte an der Westküste von Afrika zu finden. In diesem Zukunftsbilde dürfen selbstverständlich die Handelsbeziehungen Japans zu China nicht fehlen, wo mit der fortschreitenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes auch die Verwertung der Landesprodukte einen Aufschwung nehmen muß, den für sich auszunutzen wohl in erster Linie sein nächster Nachbar, Japan, bestrebt sein wird.

Wenn wir von einem wirtschaftlichen Aufschwung Japans sprechen, so ist vor allem festzustellen, daß die Landwirtschaft einen sehr geringen Anteil daran hat. Japan ist eben ein altes Kulturland, in dem die Ländereien längst ihren erfahrungsgemäß einträglichsten Zwecken dienstbar gemacht sind, und ein Blick in die Tabellen des vorliegenden Ausweises überzeugt uns, daß die landwirtschaftlichen Verhältnisse im Durchschnitte von beiläufig zehn Jahren ziemlich konstant sind. Wie der Flächeninhalt der besteuerbaren Ländereien derselbe geblieben ist, so hat sich auch der Ernteertrag der landwirtschaftlichen Produkte im einzelnen weder erheblich gesteigert, noch vermindert und der Ausfall auf der einen Seite erscheint durch ein entsprechendes Mehr auf der anderen Seite wettgemacht. Die vornehmlichsten landwirtschaftlichen Erzeugnisse Japans sind: Reis, Tee, Seide, Zucker, Tabak, Hirse, Bohnen, Buchweizen, Rüben, Kartoffeln, Baumwolle, Hanf und Indigo. Ihr Wertbetrag ist den Verhältnissen angemessen in den letzten zehn Jahren nicht nennenswert gestiegen. Dasselbe gilt in Hinsicht auf die Viehzucht, was Rinder, Pferde, Schafe, Ziegen und Schweine betrifft. Sehr bedeutend ist die Salzproduktion gestiegen, nämlich von 7·2 Millionen Mark im Jahre 1894 auf 19·6 Millionen Mark im Jahr 1903, und ebenso der Wertbetrag der Erzeugnisse des Meeres (Fische, Krebse

Digitized by Google

etc.), nämlich von 37 6 Millionen Mark im Jahre 1894 auf 61·6 Millionen Mark im Jahre 1903. Auch der Minenbetrieb hat sich in diesem Zeitraume gesteigert, und zwar um das Doppelte des Flächeninhalts; die Werke, die derzeit im Betriebe sind, umfassen über 12 Millionen Ar, die Erzeugnisse sind: Gold, Silber, Kupfer, Blei, Eisen, Antimon, Mangan, Steinkohlen, Lignit, Petroleum, Schwefel, Graphit etc. Die Minenindustrie hat sich erst so bedeutend gehoben, seitdem sie in den Händen von Privatpersonen liegt, denn im Staatsbetriebe war sie von finanziellen Mißerfolgen begleitet. Interessant ist es, zu bemerken, daß ungleich mehr Frauen im Gewerbe tätig sind als Männer, was in deren hauptsächlicher Verwendung in der Textil-, Tabak- und Flechtindustrie seine Erklärung findet. Die Arbeitslöhne sind von 1887—1903 im Durchschnitte um mehr als das Doppelte gestiegen, wobei aber zu betonen ist, daß sie hinter den bei uns üblichen Arbeitslöhnen erheblich zurückstehen; von den in der Landwirtschaft tätigen Arbeitern erhalten die Männer jährlich ca 80 M., die Frauen ca. 42 M.

Was die Menge und den Wert der in Japan hergestellten Waren betrifft, so macht sich in den letzten zehn Jahren eine Steigerung auf das Doppelte bis auf das Dreifache bemerkbar. Um nur einige der hauptsächlichen Erzeugnisse im besonderen anzuführen, so vermehrten sich die Baumwollspinnereien vom Jahre 1893—1903 um beinahe das Doppelte und ihre Erzeugung stieg annähernd auf das Vierfache; der Gesamtwert der Gewebewaren stieg von 1894—1903 auf 289 Millionen Mark, beinahe um das Doppelte; auf mehr als das Zweifache stieg der Wert der in Japan erzeugten Streichhölzer, nämlich von über 9 Millionen Mark im Jahre 1894 auf über 20 Millionen Mark im Jahre 1903; eine erhebliche Steigerung hat in derselben Zeit auch die Papierindustrie zu verzeichnen, nämlich von nahezu 17 Millionen Mark auf ca. 26 Millionen Mark; ähnlich hohe Steigerungen in Menge und Wert der Erzeugnisse erfuhren auch die Porzellan-, Töpfer-, Lack-, Bronze- und Kupferwaren-, Matten- und Lackwarenindustrie.

Mit dem Aufschwunge der Industrie, mit dem der des Handels Hand in Hand ging, nahm auch die Zahl der Handesgesellschaften zu. Im Jahre 1897 betrug deren Zahl 2606 mit ca. 1782 Millionen Mark, im Jahre 1903 schon 3356 mit 2618 Millionen Mark Kapital. Einen großen Aufschwung hat auch das Versicherungswesen genommen. Im Jahre 1892 gab es vier Lebensversicherungsgesellschaften mit ca. 1·7 Millionen Mark, im Jahre 1903 schon 38 mit über 18 Millionen Mark Kapital. Feuerversicherungsgesellschaften gab es im Jahre 1892 nur 3 mit über 5 Millionen Mark, im Jahre 1903 schon 19 mit über 43 Millionen Mark Kapital; in der Seeversicherung macht sich die Steigerung mehr im Kapital als in der Anzahl der Gesellschaften bemerkbar, denn im Jahre 1892 gab es nur eine diesem Zwecke dienende Gesellschaft mit einem Kapital von 2·5 Millionen Mark, im Jahre 1903 gab es drei Gesellschaften mit über 15·6 Millionen Mark Kapital. Die ersten Versicherungsgesellschaften nach europäischem Muster entstanden in Japan gegen das Jahr 1881. Das Kapital einer Aktiengesellschaft oder der Fonds einer Gegenseitigkeitsgesellschaft muß mindestens 100.000 Yen (à M. 2·0929) betragen, und die Versicherungsgesellschaften dürfen nicht gleichzeitig andere Geschäfte betreiben. Was das Börsengeschäft betrifft, so ist dies in Japan eine ziemlich alte Einrichtung, doch war die Börse in früheren Zeiten in Japan keine Geldbörse, sondern eine Fruchtbörse, an der Reis, das Haupteinkommen der Feudalherren, von Reismäklern gehandelt wurde.

Betrachten wir den auswärtigen Handel Japans, so läßt sich im allgemeinen wie im besonderen eine progressiv fortschreitende, nur hie und da unterbrochene Steigerung feststellen. Vergleichen wir, mit Überspringung der einzelnen dazwischenliegenden Jahre, die Ausfuhr und die Einfuhr der Jahre 1868 und 1904 mit einander, so finden wir, daß die Ausfuhr des Jahres 1904 sich auf über 667 Millionen Mark gegen 32·5 Millionen Mark im Jahre 1868, die Einfuhr 1904 sich auf über 676 Millionen Mark gegen 22·3 Millionen Mark im Jahre 1868 beläuft. Die Teilnahme der verschiedenen Erdteile an der Ausfuhr von Japan stellt sich folgendermaßen: Es betrug der Gesamtwert der ausgeführten Waren in den Jahren:

	1891	1904
	Millionen Mark	
nach Asien	ca. 44	ca. 281
» Europa	» 50	» 151
» Amerika	» 65	» 227
» Australien	» 1·5	» 9
» Ägypten	(nicht verzeichnet)	ca. 873.620 M.
» Hawaii	ca. 138.947 M.	ca. 4·68

Die Gesamtausfuhr belief sich im Jahre 1891 auf 163 Millionen Mark, im Jahre 1904 auf 667·25 Millionen Mark. Ein Vergleich der Ausfuhrswerte nach den einzelnen Ländern in den verschiedenen Jahren lehrt, daß die Absatzgebiete zu verschiedenen Zeiten auch in verschiedenem Verhältnis an der Einfuhr aus Japan teilgenommen haben, allerdings freilich unbeschadet dessen, daß sich diese im einzelnen gesteigert hat. Der bedeutendste Abnehmer Japans war im Jahre 1891 Hongkong, darauf folgte China mit nicht einmal der Hälfte des Wertes japanischer Einfuhr, und in dritter Linie Korea; dieses Verhältnis erscheint im Jahre 1904 umgekehrt, indem China in diesem Jahre mehr als doppelt so viel Warenwerte aus Japan bezog als Hongkong. Die Ausfuhr aus Japan betrug:

	1891	1904
	Millionen Mark	
nach China	ca. 12	ca. 142
» Hongkong	» 26	» 58
» Korea	» 3	» 42·6

Am auffälligsten ist also die Zunahme der Einfuhrswerte aus Japan in Korea. An der Einfuhr aus Japan nahmen in Asien noch teil: Britisch-Indien, die Straits Settlements, Russisch-Asien, Französisch-Indien, Niederländisch-Indien, die Philippinen und Siam.

Die Ausfuhr aus Japan nach Europa betrug, was die drei bedeutendsten Abnehmer betrifft:

	1891	1904
	Millionen Mark	
nach Großbritannien	ca. 11·7	ca. 36·7
» Frankreich	» 31·6	» 76
» Deutschland	» 3	» 8 5

Die Ausfuhr nach Großbritannien hat sich also mehr als verdreifacht, während sich die nach Frankreich und Deutschland nur mehr als verdoppelt hat. Überdies nahmen an der Einfuhr aus Japan in Europa teil: Italien, Belgien, Österreich-Ungarn, die Schweiz, die Niederlande, Rußland, Schweden und Norwegen, Spanien, die Türkei, Dänemark und Portugal. Österreich-Ungarn beteiligte sich daran im Jahre 1891 mit 609.372 M., im Jahre 1904 mit 1,136.794 M.

Die Einfuhr in Japan betrug:

	1891	1904
	Millionen Mark	
nach Asien	ca. 29·7	ca. 381·4
» Europa	» 63·5	» 252
» Amerika	» 14·4	» 123
» Australien	» 478.610 M.	» 9·2
» Ägypten	(nicht verzeichnet)	» 5·2

Die Gesamteinfuhr belief sich im Jahre 1891 auf 132 Millionen Mark, im Jahre 1904 auf 776 Millionen Mark, stand also 1891 hinter der Ausfuhr zurück, überwog aber 1904 die Ausfuhr um mehr als um 108 Millionen Mark.

Was die Beteiligung der einzelnen Länder Asiens an der Einfuhr nach Japan betrifft, so ist hier, was China und Britisch-Indien anlangt, die entgegengesetzte Erscheinung zu beobachten, die wir betreffs der Ausfuhr bezüglich Chinas und Hongkongs festgestellt haben.

Digitized by Google

Die Einfuhr nach Japan betrug:

	1891	1904
	Millionen Mark	
aus China	ca. 18·4	ca. 114·5
» Britisch-Indien	» 11·7	» 142
» Hongkong	» 10·5	» 5·2
» Korea	» 8·3	» 13·3

An der Einfuhr nach Japan nehmen in Asien noch teil: Niederländisch-Indien mit ca. 37·4 Millionen Mark, Französisch-Indien mit 36·3 Millionen Mark, Siam mit über 12 Millionen Mark, Russisch-Asien mit 9·4 Millionen Mark, die Straits Settlements mit 5·6 Millionen Mark, die Philippinen mit 5 Millionen Mark.

An der Einfuhr nach Japan aus Europa ist Großbritannien von jeher mit der größten Ziffer beteiligt. Die Einfuhr aus Großbritanien betrug im Jahre 1891 beiläufig 41 Millionen Mark, im Jahre 1904 an 157 Millionen Mark. Die nächsthöchste Ziffer hat Deutschland erreicht, im Jahre 1891 mit über 10·6 Millionen Mark und im Jahre 1904 mit nahezu 60 Millionen Mark. Die drittgrößte Ziffer erreichte 1891 Frankreich mit beinahe 6 Millionen Mark, die sich aber auf nur zirka 7 Millionen Mark im Jahre 1904 steigerte. Doch bedeutet schon diese Steigerung einen Abfall; da Frankreichs Einfuhr im Jahre 1900 sich schon bis auf nahezu 17 Millionen Mark erhoben hatte und von da an in Schwankungen abfiel, so erhält die Verminderung der französischen Einfuhr in Japan noch dadurch besondere Bedeutung, daß Frankreich von einem anderen Staate, nämlich Belgien überflügelt wurde. Belgiens Einfuhr nach Japan betrug im Jahre 1891 nur ca. 1·44 Millionen Mark, also nicht einmal den vierten Teil der Frankreichs, stieg aber bis 1900 auf beiläufig 16·7 Millionen Mark, womit die Einfuhr Frankreichs beinahe erreicht war, und sank bis zum Jahre 1904 auf über 12·5 Millionen Mark, womit Frankreich um ca. 5·5 Millionen Mark übertroffen erscheint. Erheblich zugenommen hat auch die Einfuhr aus Rußland, von nahezu 2 Millionen Mark im Jahre 1891 auf über 4 Millionen Mark im Jahre 1904; ebenso die der Schweiz, von 1 Million Mark im Jahre 1891 auf über 4 Millionen Mark im Jahre 1904. Die Einfuhr aus Österreich-Ungarn betrug 1891 an 57.707 M., stieg bis zum Jahre 1901 auf nahezu 10 Millionen Mark und betrug 1904 über 2·86 Millionen Mark. Überdies nehmen in Europa an der Einfuhr nach Japan noch teil: Italien, die Niederlande, Schweden und Norwegen, Spanien, die Türkei, Dänemark und Portugal.

Was Amerika betrifft, so stehen sowohl in der japanischen Ausfuhr als Einfuhr die Vereinigten Staaten obenan. Die japanische Ausfuhr nach den Vereinigten Staaten belief sich 1891 auf über 62 Millionen Mark und im Jahre 1904 auf ca. 211 Millionen Mark; die Einfuhr der Vereinigten Staaten nach Japan betrug 1891 über 14 Millionen Mark und 1904 über 121 Millionen Mark. Britisch-Amerika war an der Ausfuhr Japans 1891 mit über 2·8 Millionen Mark, im Jahre 1904 mit über 6·68 Millionen Mark beteiligt; die Einfuhr Japans nach Britisch-Amerika betrug 1891 nur 43.545 Mark und 1904 nicht viel mehr als 1·75 Millionen Mark.

Die hauptsächlich ausgeführten Waren sind: Rohseide, Seidengewebe, Porzellan und Töpferwaren, Baumwollengarn, Steinkohlen, Kupfer, Tee, Zündhölzer, Strohgeflechte, Fußbodenmatten, Reis, Kampfer. Die hauptsächlich in Japan eingeführten Waren sind: Baumwolle (roh und verarbeitet), Reis, Zucker, Öle und Petroleum, Eisen und Eisenwaren, Steinkohlen, Wolle und Weizenmehl. Was die nach den einzelnen Ländern ausgeführten Waren Japans betrifft, so beziehen die Vereinigten Staaten von Amerika die meiste Rohseide aus Japan, nämlich im Jahre 1904 für nahezu 127 Millionen Mark, Frankreich für 35·5 Millionen Mark und danach Italien für mehr als 22 Millionen Mark. Japanische Seidengewebe wurden 1904 im größten Werte nach Frankreich und demnächst nach den Vereinigten Staaten, nach Großbritannien, nach Britisch-Indien und nach Australien ausgeführt. Baumwollengarne bezogen aus Japan vor allem China und demnächst Hongkong und Korea. Nach China ging auch die meiste japanische Steinkohle, worauf Hongkong und die Straits Settlements als Abnehmer folgen. Auch Kupfer ging vorzüglich nach China und hierauf nach Hongkong. Den meisten Tee aus Japan bezogen die Vereinigten Staaten, die meisten Zündhölzer China und hierauf Hongkong, die meisten Strohgeflechte Großbritannien und hierauf die Vereinigten Staaten, die meisten Fußbodenmatten die Vereinigten Staaten, den meisten Reis Australien, den meisten Kampfer und das meiste Porzellan die Vereinigten Staaten. Japanische Zigaretten gehen vorzüglich nach China und Korea und Lackwaren nach Hongkong. An der Einfuhr nach Japan nahmen 1904 hauptsächlich teil: in Baumwolle China und demnächst Britisch-Indien, die Vereinigten Staaten und Ägypten; in Reis Britisch-Indien und danach Französisch-Indien, Siam und Korea; in Zucker Niederländisch-Indien, die Philippinen, China, Hongkong und Deutschland; in Öl und Petroleum die Vereinigten Staaten und Russisch-Asien; in Eisen und Steinkohlen Großbritannien; in Wolle Australien und Großbritannien, worauf Deutschland und China; in Weizen und Weizenmehl die Vereinigten Staaten; in Lokomotiven und Dampfkesseln Großbritannien; in Anilinfarbstoffen und Indigo Deutschland; in Fellen Korea und China; in Sohlleder die Vereinigten Staaten; in bedruckten Kattunen, Schirtings und Decken Großbritannien; dieses führt in Japan auch die meisten Dampffahrzeuge ein, nämlich um nahezu 17 Millionen Mark, wonach im gleichen Artikel Deutschland mit zirka 2 Millionen Mark folgt.

Der Hebung von Industrie und Handel entsprechend, hat sich auch der Schiffsverkehr Japans in den letzten Jahren bedeutend gehoben. Die vom Ausland angekommenen Dampfschiffe betrugen im Jahre 1889 an Zahl 1079 und an Tonnen 1,339.910, im Jahre 1904 an Zahl 5993 und an Tonnen 11,376.982, welche Ziffern jedoch eine Abnahme gegen den Verkehr vom Jahre 1903 bedeuten, wo in Japan 7247 Schiffe mit beinahe 13·5 Millionen Tonnengehalt ankamen. Am meisten zugenommen hat in Japan der britische Schiffsverkehr. Im Jahre 1889 kamen nach Japan 382, im Jahre 1904 2281 britische Schiffe. Auch der norwegische Schiffsverkehr hat einen ganz bedeutenden Aufschwung genommen, er stieg von 36 Schiffen im Jahre 1889 auf 748 Schiffe im Jahre 1904. Im gleichen Zeitraume von 15 Jahren steigerte sich der französische Schiffsverkehr von 33 auf 98, der chinesische von 3 auf 57, der deutsche von 277 auf 667 und der der Vereinigten Staaten von 36 auf 289 Schiffe.

Der russische Schiffsverkehr, der von 25 Schiffen im Jahre 1889 auf 316 Schiffe im Jahre 1902 gestiegen war, sank im Jahre 1903 auf 252 Schiffe und schloß im Jahre 1904 mit 20 Schiffen vor dem Beginne des Krieges. Der österreichisch-ungarische Schiffsverkehr belief sich 1893 auf 23 und 1901 auf 107 Schiffe, worauf ein Rückgang bis auf 53 Schiffe im Jahre 1904 eintrat. Dänische Schiffe kamen 2 im Jahre 1894 nach Japan, 52 im Jahre 1903 und 17 im Jahre 1904. Außer den Dampfschiffen besuchten Japan auch viele Segelschiffe, und zwar im Jahre 1889 insgesamt an Zahl 715 mit 129.676 *t* und im Jahre 1903 1791 Schiffe mit 151.971 *t*.

Werfen wir auf die angezogenen Daten einen Rückblick, so läßt sich feststellen, daß der Handel Japans nach Asien und Amerika ganz unverhältnismäßig mehr zugenommen hat als der nach Europa. Von der ganzen Ausfuhr Japans geht jetzt $^2/_5$ nach Asien, $^1/_4$ nach Europa und $^1/_6$ nach Amerika. Diese Erscheinung kann durchaus nicht überraschend wirken, wenn man bedenkt,

Digitized by Google

daß Japans Handel mit Europa schon früher auf einer vergleichsweise hohen Stufe stand, während Japans Handelsverkehr mit Asien und Amerika erst später aufblühte, was einerseits der schnell anwachsenden Nachfrage nach japanischen Waren in China, Korea und Indien und anderseits der Verbesserung der Verkehrsmittel und dem Anwachsen der Bevölkerung und der Entwicklung der Industrie in Amerika zuzuschreiben ist. Daß auch der letzte Krieg mit Rußland dem japanischen Handel keinen Eintrag zu tun vermocht hat, mag zu gutem Teile darin seine Erklärung finden, daß der Krieg eben nicht auf japanischem Boden geführt wurde und daß das Kriegsfeld trotz seiner Ausdehnung eng umschrieben gewesen ist, indem es sich nur auf einen Teil der Mandschurei beschränkte. Überdies konnte der Handelsverkehr Japans auch darum keine Einschränkung erfahren, weil Japan auf jede Weise dafür sorgte, daß sein Schiffswesen unter dem Kriege nicht leide. *F.*

DIE HANDELSPLÄTZE DER PROVINZ SZETSCHWAN.

Einem Berichte des Handelssachverständigen beim deutschen Generalkonsulate in Shanghai über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Provinz Szetschwan entnehmen wir folgendes: In einem Gebiete, wo die Flüsse die natürlich gegebenen Verkehrswege bilden, ist die Lage der wichtigsten Ansiedlungen leicht zu verstehen. Sie finden sich an der Vereinigung des Jangtze mit seinen Hauptnebenflüssen, an letzteren dort, wo sie schiffbare Wasseradern aufnehmen, am Anfangspunkte der Schiffbarkeit und dort, wo diese eine Änderung erleidet. Ferner in den Ebenen, vor allem in der reichsten und ausgedehntesten, der Ebene von Tschöngtu.

Sehr große Städte gibt es in der Provinz nicht, wohl aber zahlreiche mit über 20.000 Einwohnern. Man rechnet etwa 140 Orte vom Range der Stadt im Sinne der chinesischen Verwaltung. (Die den Städtenamen in Klammern beigefügten Ziffern geben die Einwohnerzahl in Tausenden an. Da man in China eine Volkszählung nach unseren Begriffen nicht kennt, so beruhen alle derartigen Angaben auf mehr oder weniger rohen Schätzungen.)

Am Jangtze, kurz vor seinem Austritt aus der Provinz, liegt auf dem linken Ufer die Stadt Kweitschou, Sitz eines einheimischen Zollamtes. Weiter oberhalb, am Knie des Flusses, auf demselben Ufer: Wan(hsien) (150), der Haupthandelsplatz des östlichen Szetschwans, von Bedeutung für die Versorgung dieses Teiles der Provinz mit ausländischen Waren und insbesondere für die Ausfuhr von Landeserzeugnissen, wie Opium, Holzöl, Zucker und anderes. Es ist Sitz einer Baumwoll- und Schiffbauindustrie, Ausgangspunkt einer der Hauptstraßen nach Tschöngtu und einer auf dem gegenüberliegenden Ufer beginnenden Handelsstraße (insbesondere für Opium) nach Hupei. Auf dem rechten Ufer, an der Einmündung des rechtsseitigen Nebenflusses Wukiang liegt Fu(tschou) (100—150), Mittelpunkt des Opiumhandels der Provinz und Anfangspunkt einer Wasser- und Landverbindung durch die Provinz Kweitschou nach Hunan und Kanton. Am Zusammenflusse von Jangtze und Kialing, am linken Ufer des ersteren, folgt Tschungking (über 300), die wirtschaftliche Hauptstadt Szetschwans und einziger dem Fremdhandel geöffneter Platz; Sitz des Seezollamtes, der fremden Konsuln (seit 1904 auch eines deutschen), mehrerer ausländischen Firmen und einiger Industrien (Schiffbau, Herstellung von Glaswaren, Zündhölzern, seidenen und baumwollenen Geweben).

Im Gebiete des Kialingflusses, bei dessen Vereinigung mit dem Küho (von links) und dem Fukiang (von rechts): die Stadt Ho(tschou) (60), ein bedeutender Handelsplatz, auch für Kohlen, die in der Nähe gefördert werden. Am Kialing, weiter aufwärts, liegt Schungking (40), an der Straße Wan—Tschöngtu, von einiger Bedeutung als Seidenmarkt. Der wichtigste Handelsplatz dieser Gegend ist Paoning (20), am Kialing, ebenfalls Seidenmarkt, auch Sammelpunkt für andere Erzeugnisse, wie Borsten, Häute u. dgl. Wo der Kialing schiffbar wird und die Straße Tschöngtu—Peking schneidet, befindet sich die Stadt Tschungpa, ein wichtiger Stapelplatz für die Arzneipflanzen aus den nördlichen und westlichen Gebirgen sowie für Wolle aus Tibet. In der Nähe werden Kohlen abgebaut.

Am Küho ist der bedeutendste Ort die Stadt Suiting mit einer blühenden Eisenindustrie.

Am Fukiang, im Hauptanbaugebiete der Baumwolle, liegt Suining, Sitz einer Baumwollindustrie. Weiter flußaufwärts, in einem der Hauptgebiete der Seidenzucht, trifft man auf die beiden wichtigen Seidenmärkte Tungtschwan und Mien(schou). Am Oberlaufe des Flusses, bereits im Gebirge, liegt Lungngan an einer der Hauptstraßen nach Tibet.

Am Jangtze, oberhalb Tschungking, liegt auf dem rechten Ufer Hokiang. Dann folgt auf dem linken Ufer am Einflusse des Tokiang der wichtigste Stapelplatz der Provinz für Salz, die Stadt Lu(tschou) (45), Haupthandelsplatz für das Gebiet des Tokiang und von Bedeutung für den Verkehr mit Jünnan und Kweitschou. Im Gebiete des Tokiang befindet sich der wertvollste Salzdistrikt der Provinz, mit Tsuliutsching als Mittelpunkt Im Tale des Flusses zieht die Hauptstraße von Tschungking nach Tschöngtu. Lu gegenüber bei Natschi nimmt eine Handelsstraße nach dem Süden ihren Anfang.

Am Zusammenfluß des Jangtze und Min liegt die Handelsstadt Hsütschou, besser bekannt als Suifu (80), von Wichtigkeit für den Verkehr mit Jünnan, als dessen Jangtzehafen es zu betrachten ist, und für den Handel mit dem westlichen Szetschwan, dessen Hauptverkehrsader der Minfluß ist. In der Nähe der Stadt befinden sich Kohlenlager und am Orte selbst wird einige Industrie betrieben.

Am Min, bei seiner Vereinigung mit dem Tung und Ja, liegt die Stadt Kiating, Hauptmarkt des Seidengebiets der Omiebene, mit Seidenindustrie, Hauptstapelplatz der Provinz für Weißwachs und Ausgangspunkt einer der wichtigsten Handelsstraßen nach Tibet über Jatschou und Tatsienlu. Von Jatschou (30) zweigt die Straße nach dem Süden ab, die durch das metallreiche Tschientschangtal mit der Stadt Ningyunen nach Jünnan führt. Am Min weiter flußaufwärts liegt die Stadt Kiung(tschou), die wegen ihrer Papierindustrie berühmt ist; und am Rande der Ebene von Tschöngtu, dort, wo der Min aus dem Gebirge tritt, die Handelsstadt Kwan(hsien), von Wichtigkeit für den Handel mit Tibet und als Anfangspunkt der Schiffahrt. Die letzte Stadt von Bedeutung am Minfluß ist Sungpanting (15), bereits 3000 *m* hoch gelegen, Stapelplatz für die Erzeugnisse des Nordens und Westens (Wolle, Moschus u. dgl.). Bei Sungpanting trifft die Minstraße mit der früher erwähnten von Lungngan kommenden Tibetstraße zusammen.

Zum Gebiet des Minflusses gehört die Ebene von Tschöngtu mit zahlreichen größeren Städten und Dörfern. Man rechnet außer der Hauptstadt 15 Städte, darunter zwei mit mindestens 40.000 Einwohnern und viele große Dörfer. Die Ebene, die an Flächenraum etwa dem Großherzogtum Oldenburg gleichkommt, ernährt nach Schätzungen eine wenigstens 5—6mal so zahlreiche Bevölkerung. Infolge ihrer vorzüglichen Bewässerung gehört sie zu den ertragreichsten Landstrichen des Reiches. Sie bringt regelmäßig drei Ernten hervor: Tabak, Zucker, Gespinstpflanzen, Indigo, Seide sind neben Reis, Weizen und anderem Getreide die Haupterzeugnisse dieses gesegneten Gebietes, das mit Recht der Garten von Szetschwan genannt werden kann.

Die Hauptstadt Tschöngtu, die ungefähr im Mittelpunkte der Ebene liegt, eine der schönsten Städte des

Digitized by Google

Reiches mit einer Einwohnerzahl von wenigstens 400.000, ist als Sitz der Regierung vornehmlich Beamtenstadt. Sie ist aber auch Mittelpunkt der Industrie (insbesondere der Seidenweberei) und des Kunsthandwerks. Als Handelsstadt hat sie nicht die Bedeutung, die ihr wegen ihrer geographischen Lage zukommen sollte. Hohe Zölle, die an ihren Toren erhoben werden, verhindern es, daß sie zu einem Mittelpunkte der Versorgung für die Ebene wie zu einem Sammelpunkte der Landeserzeugnisse wird. Dagegen ist sie als Wohnort vieler wohlhabender und reicher Leute natürlich der wichtigste Verbrauchsort der Provinz. Sie ist auch zu Wasser, wiewohl nur für kleine Boote, erreichbar; ihre Entfernung von Shanghai auf dem Wasserwege wird auf etwa 3300 *km* angegeben.

Es braucht kaum ausdrücklich bemerkt zu werden, daß die Provinz Szetschwan, die reichste des chinesischen Reiches, noch weit davon entfernt ist, im Welthandel die Stelle einzunehmen, die ihren wirtschaftlichen Hilfsquellen und ihrer Bevölkerungszahl entspricht. Insbesondere wird sie als Absatzgebiet für ausländische Waren zurzeit von manchen anderen Teilen Chinas weit übertroffen. Der Wert ihrer Einfuhr an ausländischen Erzeugnissen erreicht kaum 20 Millionen Haikwan-Taels im Jahre, während ganz China gegenwärtig für 325 Millionen Haikwan-Taels an Fremdwaren erhält. Ihrer Bevölkerungszahl nach, die, wie groß sie auch tatsächlich sein möge, auf jeden Fall den zehnten Teil der Gesamtziffer für das ganze Reich erheblich übersteigt, müßte die Provinz für mindestens 30 Millionen Haikwan-Taels abnehmen.

Die Gründe für diese wirtschaftliche Rückständigkeit liegen auf der Hand. Infolge der abgeschiedenen Lage Szetschwans fehlt es den Einwohnern an Gelegenheit, mit fremder Kultur in Berührung zu kommen. Die in der Provinz selbst lebenden Ausländer können nur in sehr geringem Umfange zur Verbreitung der materiellen Kultur des Westens beitragen. Denn von den 20.000 gegenwärtig in China ansässigen Ausländern wohnen in Szetschwan kaum mehr als 200 und dies sind in der überwiegenden Mehrzahl Missionäre (Franzosen, Briten und Amerikaner), von denen viele sich in Kleidung und Lebensweise ganz ihrer chinesischen Umgebung anpassen. Auch von den chinesischen Kaufleuten, in deren Händen ja bisher die Verbreitung ausländischer Erzeugnisse ausschließlich gelegen hat, wird nicht viel getan. Ihnen fehlt es in der Regel an Interesse und Unternehmungsgeist, um den Absatz der fremden Waren mit dem erforderlichen Nachdruck zu fördern. Der Hauptgrund liegt aber in der durch die mangelhaften Verkehrsverhältnisse verursachten Verteuerung aller eingeführten Erzeugnisse, wodurch letztere für die große Masse der Bevölkerung unerschwinglich werden. Daher kommt es denn auch, daß viele Fremdwaren, die in den Küstenstädten längst als Bedarfsartikel des gewöhnlichen Mannes gelten, in Szetschwan kaum den Wohlhabendsten bekannt sind.

In diesen unbefriedigenden Verhältnissen wird nicht eher ein durchgreifender Wandel eintreten, als bis Szetschwan durch Eisenbahnen und verbesserte Yangtseschiffahrt der Meeresküste zugänglicher gemacht ist. Wenn dies geschehen, wird auch das Interesse der Ausländer an der Provinz wachsen. Sie werden sich mehr als bisher über die Bedürfnisse der Bewohner und die Erzeugnisse des Landes persönlich unterrichten und selbst mehr Anteil an der Versorgung der Provinz mit ausländischen Waren nehmen können. Dann wird sich auch ausländisches Kapital zur Erschließung der reichen wirtschaftlichen Hilfsquellen in größerem Umfange bereit finden. Die Ausfuhr wird zunehmen, die Kaufkraft der Bevölkerung wird steigen und Szetschwan wird sich zu einem hervorragenden Absatzgebiete für die Erzeugnisse des Auslandes entwickeln.

Mit der Erschließung der mineralischen Schätze wird, wenn auch in kleinem Umfange, von englischen und französischen Kapitalisten bereits ein Anfang gemacht. Neuerdings wendet auch die Provinzialregierung der wirtschaftlichen Förderung der Bevölkerung ihre Aufmerksamkeit zu, indem sie Schüler zum Studium ins Ausland sendet und zunächst in der Hauptstadt Schulen nach westlichem Muster für allgemeine Bildung und für Fachausbildung in Gewerben und Ackerbau ins Leben ruft. Als Vorbild dient ihr bei derartigen Bestrebungen Japan. Dorthin sendet sie die Schüler und von dort bezieht sie die Lehrer und Berater.

DER ANTIAMERIKANISCHE BOYKOTT IN NORDCHINA.

Ein vom 30. August datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Tientsin macht über den schwächeren Anteil Nordchinas am Boykott der nordamerikanischen Waren nachstehende Mitteilungen:

Die Boykottbewegung der Chinesen gegen Waren amerikanischer Provenienz hat im Norden Chinas weniger Anhänger gefunden als in Südchina und Shanghai. Bezüglich dieser Boykottbewegung ist nicht zu übersehen, daß einerseits die Kodifizierung der staatlichen Vorschriften zur Regelung der öffentlichten sozialen Ordnung noch weit hinter dem Maße des Erforderlichen zurücksteht und anderseits eine starke Zentralregierung, welche im gesetzlichen Wege der Beobachtung solcher Vorschriften Geltung verschaffen könnte, nicht besteht. Die Provinzialregierungen behandeln gewisse Fragen des öffentlichen Rechts nur fallweise, nicht systematisch und auch dann nur in lückenhaften, oberflächlichen Proklamationen, sie gehen auch in ihrer Auffassung dieser Fragen in der Regel sehr weit auseinander; so ist es zu erklären, daß der Boykottbewegung seitens der offiziellen Behörden in verschiedenen Provinzen verschiedene Behandlung zu teil geworden ist.

Als im Sommer 1904 die chinesische Regierung der Regierung der Vereinigten Staaten durch ihren Gesandten in Washington Sir Liang Chêng bekanntgehen ließ, daß sie den sogenannten Exklusionakt von 1894, dessen Giltigkeitsdauer am 6. Dezember 1904 ablief, kündigen wollte, drückte sie auch zugleich den Wunsch aus, diesen Vertrag zu modifizieren und einen neuen zustande zu bringen. Schon im August 1904 ließ sie dann der Washingtoner Regierung einen neuen Entwurf überreichen, der nach eingehender Überprüfung bald darauf mit einem Gegenentwurfe beantwortet wurde, worauf das Wai Wu pu im Februar dieses Jahres einen neuerlich modifizierten Entwurf ausarbeitete und diesen nach Washington übermitteln ließ. Dieser Entwurf muß nun vom Kongreß durchberaten und angenommen werden. Da dieser aber erst im November dieses Jahres zusammentritt, bleibt die Austragung dieser Angelegenheit einstweilen in Schwebe.

Einerseits diese Verzögerung, deren Berechtigung einige exaltierte Führer der südchinesischen Boykottkomitees nicht begreifen konnten, und anderseits die Ungewißheit, ob der neue Vertrag alle Kategorien von Labourers (Arbeiter) von der Einwanderung, respektive Rückkehr nach den Vereinigten Staaten ausschließen würde, und ob es den anderen chinesischen Reichsangehörigen, die zu Studienzwecken oder zu ihrem Vergnügen sich in den Vereinigten Staaten aufhalten wollen, die Einwanderung in der Zukunft gestattet sein wird oder nicht, alle diese Umstände haben eine systematische Organisierung des Boykotts gegen alle amerikanischen Waren und Schiffsladungen verursacht. Die Bewegung ging von den großen kaufmännischen Gilden aus, welche in ganz China allgewaltig sind und große Kapitalien hinter sich stehen haben. Diese sind mit der Haltung ihrer Regierung unzufrieden und

Digitized by Google

wollen durch eine große, einheitliche Demonstration ihrer Forderung zum Durchbruch verhelfen.

Wenn nun diese Bewegung namentlich in Tientsin keinen fruchtbaren Boden fand, so ist das in erster Linie dem Umstande zuzuschreiben, daß der Nordchinese viel nüchterner denkt als der Südchinese und für derlei Demonstrationen viel weniger empfänglich ist als jener, und in zweiter Linie den offiziellen Verboten, welche hier der Abhaltung von Monstremeetings, wie sie in Amoy, Shanghai etc. stattfanden, entgegengestellt wurden. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß die Bewegung zum großen Teile — wie dies auch von dem ehemaligen langjährigen amerikanischen Gesandten in Penking, M. Charles Denby, in einer kürzlich in Amerika gehaltenen Rede ausgeführt wurde — von einer Anzahl junger chinesischer Studenten angefacht und künstlich in die Höhe geschraubt worden ist, die ihre Studien im Auslande vollendet haben. Wohl gibt es auch im Norden Chinas stets eine größere Anzahl solcher Studenten und gerade in allerletzter Zeit, gelegentlich der Geburtstagsfeier des Kaisers von China am 28. Juli, hat der Vizekönig Yuanschikai eine Deputation von 5000 Studenten empfangen und bewirtet; diese stehen jedoch ganz unter der Zuchtrute dieses stärksten aller Vizekönige Chinas und müssen sich seiner militärischen Disziplin in jeder Weise fügen.

Als sich vor einiger Zeit die südchinesischen Vereinigungen mit einer Petition an Yuanschikai als den Handelssuperintendenten der nördlichen Häfen Chinas wendeten, daß er den Tientsiner Gilden ebenfalls gestatte, sich der Bewegung anzuschließen, hat der Vizekönig geantwortet, daß er die Bewegung nicht begünstigen könne, weil er sie für unmoralisch halte und Agitationen gegen amerikanische Staatsangehörige nicht zulassen könne. Zugleich trug er dem Tientsinpräfekten Ling Fu Pêng auf, eine Proklamation zu erlassen, worin den Kaufleuten nahegelegt wird, sich nicht in exaltierte Kundgebungen gegen amerikanische Kaufleute einzulassen und amerikanische Warengüter wie bisher zu kaufen. Desgleichen veranlaßte er, daß durch den Polizeipräsidenten von Tientsin, Taotai Chaopingtschün, ein Polizeierlaß publiziert wurde, demzufolge jede Versammlung mit mehr als 20 Teilnehmern vorher die polizeibehördliche Genehmigung zur Abhaltung erhalten müsse. Es sei auch jedesmal der Zweck der Versammlung vorher anzugeben und nur wenn dieser keinerlei politischen Charakter aufweise, würde die Abhaltung der Versammlung gestattet werden.

Diese Verfügungen scheinen denn auch ihre Wirkung nicht verfehlt zu haben. Die amerikanischen Firmen Tientsins blieben von dem Boykotte zum großen Teile verschont. Während in Shanghai sogar amerikanische Zigarrettenplakate überall heruntergerissen und — wie man berichtet — durch japanische ersetzt wurden, während in dem genannten Hafen die chinesischen Abnehmer von Petroleum durch einstimmigen Beschluß dekretiert haben, daß hinfort bis zur Regelung der amerikanischen Einwanderungsakte der gesamte chinesische Bedarf nur mit niederländischem Langkatoil gedeckt werden dürfe und das amerikanische Standard-oil von dem chinesischen Markte vollkommen auszuschließen sei, und die englische Auktionsfirma Noel-Murray infolge einer unbedachten Veröffentlichung in einen ihrer periodischen Geschäftsberichte solange boykottiert wurde, bis sie diese Veröffentlichung widerrief, hat sich im Norden des Reiches nichts ähnliches zugetragen, obzwar der Boykott bis zu einem gewissen Grade auch in Tientsin aufrechterhalten wird.

In Niutschwang, das gegenwärtig unter der militärischen Verwaltung Japans steht, liegen die Verhältnisse diesbezüglich ebenso wie in Tientsin. Der dortige militärische Administrator, Oberstleutnant Yokura, hat an die dort angesiedelten Chinesen eine Kundmachung erlassen und sie in ernsthaftester Weise vor den Folgen eines Boykotts gewarnt. Freilich erschien hier die ernste Fürsorge ganz besonders durch die Rücksicht auf die Verproviantierung der riesigen mandschurischen Feldarmee geboten, denn ohne diese Lieferungen amerikanischer Provenienz würde es mit der Verköstigung der japanischen Truppen schlecht bestellt gewesen sein.

Auch die Tschifuer kaufmännischen Gilden haben sich bisher sehr in Schranken gehalten, was wohl vielleicht dem Umstande zuzuschreiben ist, daß der Vizekönig Yuanschikai in der Provinz Shantung ebenso wie in der Provinz Shansi und Honan eine militärische Oberkontrolle ausübt, welche Kontrolle demnächst durch ein kaiserliches Edikt sanktioniert werden soll und wohl auch auf anderen Gebieten zur Geltung kommen mag.

Verhältnismäßig am aggressivsten haben sich bisher im Norden Chinas die Pekinger Kaufleute verhalten; doch kam es auch dort zu keinerlei größeren Ausschreitungen. Die Kaiserinwitwe soll auf ein Ersuchen Yuanschikais hin, im ganzen Reiche ein Edikt zu erlassen, um den Boykott zu unterdrücken, geantwortet haben, daß sie zwar politische Kundgebungen mißbillige, jedoch der Ansicht sei, daß jeder seinen Warenbedarf dort decken könne, wo es ihm beliebe, und daß es daher unbillig wäre, den chinesischen Kaufleuten aufzutragen, ihren Bedarf durch amerikanische Firmen zu decken, wenn es ihnen nicht passe. Der Vizekönig soll wegen dieser Antwort einigermaßen verstimmt gewesen sein, und als die in Tientsin sehr gelesene Zeitung »Ta Kung Pao« einige boykottfreundliche Artikel veröffentlichte, ließ er die Redaktion dieses Blattes sogar ostentativ verwarnen und ihr mitteilen, daß er im Wiederholungsfalle das Erscheinen des Blattes in der Chinesenstadt Tientsins untersagen würde.

Aus nachstehenden Angaben ist der Anteil ersichtlich, den die amerikanische Einfuhr an der Gesamteinfuhr nach Tientsin gemäß den offiziellen Returns of Trade für das Jahr 1904 besitzt. Schiffahrt: Tonnengehalt sämtlicher in Tientsin ein- und ausgelaufener Schiffe im Jahre 1904 1,529.641 *t*. Hievon entfielen auf Schiffe amerikanischer Provenienz 15.086 *t*. Einfuhr: Gesamte ausländische Einfuhr nach Tientsin 16,256.651 Haikwan Taels. Hievon entfallen auf die amerikanische Einfuhr 1.316.629, philippinische Inseln 1594 Haikwan Taels. Einfuhr amerikanischer plain grey shirtings 1904 35.971, Sheetings 1904 664.581, Plain white shirtings 1904 3893, Drills white shirtings 1904 224.240 Pieces. Einfuhr amerikanischen raffinierten Leuchtpetroleums 1904 5.344.140 Gallons. Hiezu Einfuhr amerikanischen Leuchtpetroleums nach Tschingwantao (nördlich von Tientsin) 1904 809.430 Gallons.

Nach Tschifu betrug die Einfuhr von amerikanischem Leuchtpetroleum im Jahre 1904 ungefähr soviel wie nach Tientsin, während sich diese für Niutschwang zirka auf die Hälfte des obigen Quantums gestellt hat

Es ist einstweilen offiziell noch nicht festgestellt, wie viel der Schaden beträgt, den amerikanische Firmen durch den Boykott erlitten haben, doch soll der Wert der in Shanghai lagernden Waren amerikanischer Herkunft, die infolge des Boykotts nicht losgeschlagen werden konnten, Ende Juli dieses Jahres allein auf zirka 40 Millionen Haikwan Taels berechnet worden sein. Es stehen also zweifellos sehr große Interessen auf dem Spiele, namentlich wenn man bedenkt, daß die Anhänger des Boykotts sich sogar verpflichten müssen, in Amerika gemachte Orders auf Lieferungen rückgängig zu machen oder den Schaden aus eigener Tasche zu tragen. In erster Linie tragen den Schaden die amerikanischen Importeure, welche hiedurch für die unbillige Abfassung eines staatlichen Vertrages sozusagen zu Sündenböcken gestempelt werden. Dann aber auch die chinesischen Interessenten. Im Anfange waren nur die kaufmännischen Gilden oder Organisations-

Digitized by Google

komitees in Mitleidenschaft gezogen. Später auch die einheimischen, chinesischen Banken und in letzter Zeit vielfach auch die fremden Banken. Der »Druck auf die Tasche« wird bei der Weiterausgestaltung dieser Frage wahrscheinlich für beide Teile im großen Maße ausschlaggebend werden, und es wird eben darauf ankommen, wer es länger aushält.

Bemerkenswert ist, daß der Präsident der »American Association of China« Mr. James W. Jameson den Vorschlag gemacht hat, in China ein Auswanderungsbureau zu errichten und amerikanische Inspektoren zu ernennen, welche die chinesische Auswanderung nach den Vereinigten Staaten in gewissenhafter Weise schon auf chinesischem Boden kontrollieren könnte, wodurch den Klagen der Chinesen, daß sie bei der Ankunft in San Francisco oder Vancouver in unwürdiger Weise behandelt würden, der Boden entzogen werden wird.

JAPANS EXPLOITATION DER MANDSCHUREI UND KOREAS.

Ein vom 4. August l. J. datierter Bericht der k. u. k. Gesandtschaft in Tokio bringt nach dem Monatsbericht der Yokohamaer Handelskammer folgenden Aufsatz über die künftige Ausbeutung der Mandschurei und Koreas, in dem die Ansichten des Grafen Okuma niedergelegt sind. Graf Okuma, der Führer der Kenseihonto und als solcher jetzt auch der Opposition, meint: »Der Krieg hat die Frage der Ausbeutung der Mandschurei und Koreas ihrer praktischen Lösung entgegengeführt. Der Besuch jener Gegenden durch einflußreiche Kaufleute und Mitglieder beider Häuser, sowie die Bildung verschiedener Vereinigungen, die dort Geschäfte eröffnen wollen, beweisen das deutlich. Der gegenwärtige Krieg ist durch politische Gründe heraufbeschworen worden, er hat die Existenz des Landes gefährdet; seine Wirkungen aber liegen auf dem Gebiete der Volkswirtschaft. Dreizehnhundert Millionen Yen hat die Regierung schon für den Krieg ausgegeben, die Nation leidet unter dem Verlust von abertausend fähigen Leuten, die der Industrie entzogen sind. An uns ist es, die Frage zu lösen, wie diese Verluste wieder gut gemacht werden können.

Die japanische Bevölkerung nimmt in außergewöhnlichem Maße zu. Zu der Zeit, als das Land dem fremden Handel erschlossen wurde, betrug die Bevölkerung etwa 30 Millionen; jetzt ist sie auf mehr als 50 Millionen gestiegen. Im Hinblick auf den Umstand, daß die Zunahme lediglich auf den guten Gesundheitszustand der Bevölkerung zurückzuführen ist, darf eine schnellere Steigerung der Einwohnerzahl als je erwartet werden.

Der Zuwachs der Bevölkerung hat die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes wesentlich geändert. Vor dem chinesisch-japanischen Krieg führte Japan mit Ausnahme der Jahre schlechter Ernte nur selten Reis aus anderen Ländern ein. Nach dem Kriege war das Land genötigt, nicht nur in schlechten Jahren, sondern auch selbst bei den reichsten Ernten Reis einzuführen, und es ist der Landwirtschaft beinahe unmöglich, mit dem Bedürfnis der zunehmenden Bevölkerung gleichen Schritt zu halten. Da der Ackerbau unser Volk nicht ernähren kann, müssen wir uns nach dem Handel als einer Quelle des Unterhaltes für das Volk umsehen. Für Japan ist keine Gegend zur Betätigung des Handels geeigneter als Korea und die Mandschurei, wo unser Einfluß schnell wächst. Der Flächeninhalt der beiden Länder zusammen ist dreimal so groß wie der Japans, während die Bevölkerungsziffer nur die Hälfte der japanischen erreicht. Die genannten Länder bringen so große Mengen von Nahrungsmitteln hervor, daß wir unseren Bedarf an Bohnen und Gerste und anderen Cerealien hauptsächlich durch ihre Erzeugnisse decken könnten. Durch die Einführung moderner Maschinen, japanischer Arbeiter und die Anlage moderner Verkehrswege kann die Produktionsfähigkeit dieser Gebiete aber noch erheblich gesteigert werden. Nicht nur Cerealien, sondern auch Fleisch und Früchte können von dort bezogen werden.

Ein aussichtsreicher Handel kann dadurch aufgebaut werden, daß Japan das Rohmaterial aus jenen Gegenden einführt und den Kontinent dafür mit Manufakturwaren versieht. Sollte auch der Handel für einzelne Kaufleute nicht gewinnbringend sein, der Nutzen, den das Volk daraus ziehen wird, ist groß und notwendig. Korea ist zwar ein gebirgiges Land und für Ackerbau wenig geeignet, aber in der Mandschurei sind die weiten Ebenen des Liao und Sungari außerordentlich fruchtbar. Der dort wachsende Weizen soll den von Kanada an Güte übertreffen. Wir haben in der letzten Zeit bedeutende Mengen von Weizen, Mehl und Gerste aus Deutschland (?) und Amerika eingeführt, wir würden diese Erzeugnisse dann aus der Mandschurei beziehen können.

Das meist versprechende Unternehmen in der Mandschurei wird der Bau der Zuckerrübe sein, die jetzt in Deutschland gepflanzt wird. Das Klima der Mandschurei ist dem in Deutschland ungefähr gleich, der Bau der Zuckerrübe ist demnach möglich. Japan verbraucht jährlich zweihundertfünfzigtausend Tonnen Zucker und diese Ziffer nimmt zusehends zu. Im Falle eines rationellen Zuckerrübenbaues in der Mandschurei werden wir unseren Bezug an Zucker aus Deutschland und den Tropengegenden aufgeben und sogar raffinierten Zucker wieder nach der Mandschurei ausführen können. Außerdem ist die Bevölkerung der nördlichen Mandschurei ein großer Konsument von alkoholischen Getränken, so daß die Japaner für ihre großen Brauereien einen guten Markt dort finden werden.

Die großen Ebenen der nördlichen Mandschurei und der Mongolei sind durch ihre Weideplätze bekannt. Die Bewohner treiben Viehzucht, da ihnen aber die Kenntnis zu einem gewinnbringenden Betriebe abgeht, haben sie bisher einen Erfolg nicht erzielen können. Auch auf diesem Gebiete eröffnet sich den Japanern ein Wirkungsfeld. Japan führt jährlich für ungefähr zehn Millionen Yen Wolle ein; der Nutzen, den unser Land aus der Viehzucht ziehen würde, wäre demnach ein recht bedeutender.

Außer den oben genannten wirtschaftlichen Quellen gibt es in Korea und der Mandschurei an den Ufern des Yalu und Sungari ausgedehnte Wälder und auch Kohlen- und andere bergwerke. Um diese Schätze ausbeuten zu können, müssen wir ein ausgedehntes Eisenbahnnetz haben, das wohl am besten auf staatliche Kosten erbaut wird. Es ist Pflicht der Behörden, Kaufleute, die auf dem Kontinent Geschäfte eröffnen wollen, ungehindert zuzulassen; sie mögen ihren Handel mit Ausländern oder Eingeborenen treiben. Der Grundsatz der offenen Tür muß immer und überall aufrecht erhalten werden. Die offene Tür ist der Zweck des Krieges, nicht aber eine Gebietseroberung. Die Oberhoheit über die Mandschurei muß China unter gewissen Bedingungen zurückgegeben werden, jedoch nicht eher, als bis volle Ordnung hergestellt und die künftige Sicherheit gewährleistet ist. Wenn Friede und Ordnung in der Mandschurei eingekehrt sind, können wir auf einen großen industriellen Aufschwung hoffen. Der wirtschaftliche Verlust infolge des Krieges wird durch den Nutzen, den wir aus der Ausbeutung der Mandschurei ziehen, mehr als ausgeglichen werden.

Dies bildet auch die Grundlage zur Lösung der Bevölkerungsfrage in Japan. Schließlich ist die Meinung unrichtig, daß wir das Hauptgewicht auf eine Besetzung Koreas und der Mandschurei legen, um dort

Digitized by Google

unsere wirtschaftlichen Unternehmungen fördern zu können. Japan hat durch den Krieg dort bereits die wirtschaftliche Oberhand gewonnen, und jetzt ist der Augenblick gekommen, wo die Frage der wirtschaftlichen Ausbeutung dieser Gebiete gelöst werden muß.«

GESCHÄFTSVERHÄLTNISSE IN SÜDCHINA.

Die Einnahmen der chinesischen Seezollverwaltung in den südchinesischen Vertragshäfen beliefen sich während des Quartales Jänner—März 1905, wie ein Bericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong anführt, insgesamt auf 1,998.498 Haikwan Taels gegenüber 1,856.015 in der gleichen Zeitperiode des Jahres 1904. Diese geringe Steigerung der Zolleinnahmen läßt darauf schließen, daß sich Handel und Verkehr im heurigen I. Quartale nicht viel günstiger als im gleichen des Jahres 1904 gestaltet haben. An der vorerwähnten Steigerung der Zolleinnahmen waren sämtliche Vertragshäfen längs der Seeküste und im sogenannten Kantondelta mit alleiniger Ausnahme von Lappa (bei Macao) beteiligt. Die namhafteste Vermehrung der Zolleinnahmen entfiel auf Kanton, welcher Umstand umso auffallender ist, als dieses Handelsemporium gerade während des I. Quartals 1905 eine heftige finanzielle Krise durchmachte und das Importgeschäft fast gänzlich zum Stillstande gelangt war. Die Ursache dieser finanziellen Krise ist in einer Überspekulation seitens der chinesischen Händler und in nachlässiger Gebarung zahlreicher einheimischer Privatbanken zu suchen, welche infolgedessen enorme Verluste erlitten und ihre Kunden in arger Weise schädigten. Es ist begreiflich, daß sich unter diesen Umständen die chinesischen Händler von größeren Einkäufen im Importgeschäft zurückhielten und letzteres daher sehr flau verlief. Wenn sich dessenungeachtet die Zolleinnahmen Kantons im I. Quartal laufenden Jahres steigerten, so ist dies darauf zurückzuführen, daß während dieser Periode noch zahlreiche infolge obenerwähnter Überspekulation bestellte Waren zur Einfuhr gelangten, Export und Schiffahrt sich nicht unbefriedigend entwickelten und Kanton überhaupt als Verkehrs- und Handelszentrum immer größeren Aufschwung nimmt. Nicht ungünstige Verhältnisse herrschten in den übrigen Vertragshäfen an der Südküste Chinas, wenn auch dort das Importgeschäft in Übereinstimmung mit den allgemeinen diesbezüglichen Verhältnissen in diesem Teile Chinas viel zu wünschen übrig ließ. Lappa erfuhr unter den vorgenannten Häfen allein eine Abnahme der Zolleinnahmen und ist dies wohl eine Ursache der steigenden Konkurrenz, welche diesem Hafen einerseits durch die französischen Kolonie Kwangtschauwan (gegenüber Hainam), anderseits durch die zunehmende Entwicklung der Vertragshäfen am Westflusse erwächst.

Die drei Vertragshäfen im äußersten Südwesten Chinas an der Grenze Tonkings verzeichneten sämtlich im I. Quartal laufenden Jahres eine Verminderung ihrer überhaupt nicht sehr bedeutenden Zolleinnahmen und ist dies wohl auf vorübergehende, ungünstige Geschäftsverhältnisse zurückzuführen. Eine ernstlichere Ursache liegt hiefür nicht vor.

Was nun die wichtigsten Artikel des fremdländischen Importes anbetrifft, so ergab sich ein kleiner Rückgang im bedeutendsten Stapelartikel, über den England und die Vereinigten Staaten im chinesischen Importgeschäfte verfügen, in Grey und White Shirtings. Man wird nicht fehlgehen, diesen Umstand einerseits den noch in den einzelnen Häfen befindlichen namhaften Vorräten, anderseits der oben besprochenen Stagnation des Importverkehres überhaupt zuzuschreiben. Dies schloß jedoch nicht aus, daß wieder einzelne Häfen, z. B. Kongmun, Wuchow und sogar Lappa, gesteigerte Mengen obiger Artikel bezogen. Hingegen erfuhr die Einfuhr von Spanish Stripes im I. Quartale 1905 einen überraschenden Aufschwung und verdoppelte sich nahezu. Insbesondere ragt unter den einzelnen Häfen Kanton diesbezüglich an erster Stelle hervor und dürfte, wenn auch gesteigerter Bedarf für diesen Artikel war, doch der Einkauf unter dem Einflusse von Spekulationen stark übertrieben worden sein. Nicht unbedeutende Zunahme erfuhr auch die Einfuhr von Broad, Medium und Habit Cloths, während jene von T-Cloths, Blankets und Rugs zurückging. Hingegen ging der Import von Velvets und Velveteens im I. Quartale laufenden Jahres namhaft in die Höhe und entfiel auch hievon der größte Anteil auf Kanton.

In Metallen zeigten die Einfuhr von Roheisen und Stahl große Steigerungen und drückt sich in diesen Ziffern am besten die zunehmende industrielle Entwicklung der einzelnen Vertragshäfen, die rege Bautätigkeit daselbst, etc. aus. So hat sich die Einfuhr von Nail Rod und Bar Iron in Kanton allein verdoppelt. Hingegen ist der Bezug von Quecksilber zurückgegangen.

Unter Sundries weist die Einfuhr von Llama Braids, eines speziell österreichischen Artikels, eine sehr bedeutende Verminderung auf, welche gleichfalls auf die ungünstigen Importverhältnisse und die namhaften, in den einzelnen Häfen noch unverkauften Vorräte zurückzuführen ist. Die Zufuhr von Zucker nach Südchina hat sich gegenüber dem I. Quartale 1904 um nahezu ein Drittel vermehrt, hiebei ist jedoch nicht zu übersehen, daß der meiste Anteil hievon auf Java-Rohrzucker und die Erzeugnisse der Hongkonger Zuckerraffinerien entfiel. Österreichischer Zucker war im I. Quartal 1905 noch immer zu teuer, um in Südchina abgesetzt zu werden, und man hofft erst nach einem günstigen Ausfall der heurigen Kampagne auf eine solche Möglichkeit.

Die Einfuhr japanischer Zündhölzchen hat zwar auch im I. Quartale 1905 eine Vermehrung erfahren, doch steht dieselbe weit hinter jener Quantität zurück, um welche die Einfuhr dieses Artikels in den Vorjahren sich zu steigern pflegte. Mangel an Arbeitskräften in Japan sowie steigende Konkurrenz chinesischer Zündhölzchenfabriken müssen als Ursache vorerwähnter Stagnation angesehen werden. Dagegen zeigt Petroleum eine namhafte Steigerung in der Einfuhr und ragt auch hier Kanton, das infolge der Errichtung von Tanklagern (und der hiedurch erleichterten Aufspeicherung dieses Brennstoffes) hervor. Selbstverständlich entfiel vorerwähnter Import ausschließlich auf amerikanisches und niederländisch-indisches Petroleum und ist russisches vom südchinesischen Markte nahezu verschwunden.

Im Exporte verzeichnete weiße Seide eine Verminderung, da vorhergegangene Ernten quantitativ nicht sehr günstig ausgefallen und die Vorräte daher sehr beschränkt waren. Nicht minder ging auch die Ausfuhr von Tee zurück, und insbesondere Kanton hatte diesbezüglich einen namhaften Ausfall zu verzeichnen. Wiewohl die letztjährige Teeernte in den südchinesischen Distrikten nicht ungünstig war, so begegnete das Produkt wie in den Vorjahren auch im I. Quartale 1905 geringer Nachfrage in Europa und Amerika und wird daher in erster Linie für den Bedarf der einheimischen Bevölkerung verwendet. Die Ausfuhr anderer wichtiger Produkte, wie Matten, Grasscloth, Cassia, Federn und Borsten, war geringen Veränderungen unterworfen, hingegen verzeichnete jene von Rohr eine namhafte Steigerung, jene von Häuten einen bedeutenden Rückgang.

Der Schiffsverkehr der südchinesischen Häfen verzeichnete während des I. Quartals 1905 gegenüber der gleichen Periode des Jahres 1904 nur eine geringe Zunahme sowohl in Zahl der Schiffe als auch in der

Digitized by Google

Höhe des Tonnengehaltes. Dies erklärt sich wohl daraus, daß in der Seeschiffahrt seit Beginn des russisch-japanischen Krieges keine nennenswerte Veränderung, höchstens eine Verminderung eingetreten ist, während sich die Binnenschiffahrt unausgesetzt steigert und entwickelt. Deshalb zeigen auch diejenigen Häfen, welche hauptsächlich auf Seeschiffahrt angewiesen sind, wie Futscheu, Amoy, Swatow etc., eine Verminderung, diejenigen Häfen jedoch, welche die Zentren der Binnenschiffahrt sind, wie Kongmun, Samshui etc., eine namhafte Vermehrung.

Die Auswanderung von chinesischen Arbeitern aus Kanton, Amoy, Swatow und Kongmun nach den benachbarten Ländern hielt sich in normalen Grenzen und gibt keinen Anlaß zu weiteren Ausführungen.

WIRTSCHAFTLICHE VERHÄLTNISSE SMYRNAS

Der Bericht des k. u. k. Generalkonsulates in Smyrna für das dritte Quartal laufenden Jahres macht über die wirtschaftlichen Verhältnisse dieses Platzes folgende Mitteilungen: Nach den schlechten Ergebnissen des Jahres 1904 und dem mühseligen Fortschleppen über die erste Periode des Jahres 1905, war das dritte Quartal laufenden Jahres, als das der Ernte, wie eine Erlösung herbeigesehnt und begrüßt worden. Endlich sollte es besser werden. Die Ernteaussichten waren gute, die kühle Witterung den Pflanzen günstig und gegen Beginn der neuen Kampagne zeigten sich sogar etwas freundlichere Aussichten für die Preise des Smyrnaer Hauptartikels der Rosinen, da die europäischen Plätze die Einführung des Korinthenmonopols in Griechenland mit einer stärkeren Nachfrage nach dem weitaus feineren Produkte Smyrnas beantworteten.

Lange hielten aber diese freundlichen Bilder nicht vor und schon um die Mitte des dritten Quartales laufenden Jahres war es entschieden, daß auch das Jahr 1905 keine radikale Besserung für den Handel Smyrnas bringen wird. Es muß endlich eingestanden werden, daß sich die wirtschaftlichen Verhältnisse des Vilajets in einem Zustande der latenten Krise befinden. Wenn man nach den Ursachen forscht, welche es bewirken, daß ein von der Natur mit allen Gütern gesegnetes Land im wirtschaftlichen Stillstande verharrt, so findet man immer wieder: Unrationelle Bearbeitung des Bodens, Mangel an billigen Komunikationsmitteln, veraltetes hinderndes Zehentensystem, ganz sonderbar patriarchalische Zustände in der Viehzucht und im Bebauen der Äcker, dies sind so ziemlich die Grundübeln Klein-Asiens, zu welchen in jüngster Zeit ein gefährlicher Bundesgenosse sich gesellt hat — die Entwertung der Smyrnaer Produkte auf dem Weltmarkte.

Der Hauptartikel des Vilajets ist Rosinen. Die ganze Umgebung ist mit Weingärten dicht bepflanzt, und dieses früher so kostbare Produkt ist nun auf einen Preis gesunken, welcher nicht einmal mehr die Gestehungskosten deckt. Zahlreiche kleine Weingartenbesitzer sind einfach zu grunde gerichtet durch den schon im Jahre 1904 eingetretenen Sturz der Rosinenpreise. Man rechnete auf bessere Preise in dieser Kampagne, doch war die Ernte wieder über 1 Million Kantar, so daß mittlere und inferiore Sorten noch tiefer als je notieren. Auch Feigen wiesen ein quantitativ großes Erträgnis aus; etwa 100.000 Chargen (1 Charge = $4^1/_4$ Kantar); doch war die Qualität minderwertig und die Preise nur 10—20 Prozent höher als im Jahre 1904.

Gerste und Weizen sind wenig aufgekommen, da die Ernte in der Niederung nicht reussierte und nur die Hochplateaus größere Quantitäten liefern werden. Es ist selbstredend, daß bei einer seit einigen Jahren sich immer mehr akzentuierenden Wertverminderung der Landesprodukte die Zahlungsverhältnisse im Innern elend geworden sind, was auf den Hauptplatz Smyrna zurückwirken und auch dort seine Wirkung ausüben mußte. Tatsächlich sind auch einige Exporteure sowie Kommissionshändler, welche mit Anatolien arbeiten, ganz zu grunde gegangen. Auch der Import leidet sehr und windet sich von einem Jahre zum andern fort. Die Klagen über schlechte Zahlungsweise sind allgemein und Proteste sehr häufig.

Zu all dem Übel gesellte sich noch die armenische Verschwörung, welche einen Moment sehr drohend aussah und das Schlimmste für die geschäftliche Situation fürchten ließ. Eine der bedeutendsten Geschäftsbranchen Smyrnas, der Manufakturwarenhandel, liegt fast ausschließlich in Händen der Armenier, deren Position nun eine sehr schwierige geworden ist, da die Behörden ihre Freizügigkeit ganz aufgehoben haben. Es ist auch den armenischen Käufern im Innern nicht gestattet, nach Smyrna zu kommen, wodurch eine große Störung des Manufakturhandels eingetreten ist. Abgesehen davon benützen auch manche Schuldner diesen Umstand, um den Armeniern Zahlungen zu verweigern.

Die Geldverhältnisse des Platzes haben sich auch im dritten Quartal laufenden Jahres ungünstig gestaltet, da durch die Gründung der Banque d'Athènes und Banque d'Orient nunmehr sechs große Banken in Smyrna etabliert sind, welche naturgemäß eine scharfe Konkurrenz entwickeln. Es existieren nunmehr in Smyrna: Banque Imperiale Ottomane, Credit Lyonnais, Banque de Salonique (eine Gründung der österreichischen Länderbank), Banque de Metelin, Banque d'Athènes, Banque d'Orient (eine Gründung der Nationalbank für Deutschland mit der Nationalbank für Griechenland).

Der Zinsfuß ist von 9 Prozent auf sechs im Durchschnitte heruntergegangen und von den Banken gewährte Kredite ziemlich stark angespannt.

Von den Banken wird auch allgemein über den Geschäftsgang Klage geführt, da die Konditionen auf ein Minimum reduziert werden mußten.

Die Devisenkurse hielten sich ziemlich stabil und wiesen nicht jene Schwankungen wie in früheren Jahren auf, da infolge der Wertverminderung der Waren ein geringeres Angebot herrschte und die Nachfrage der Banken eine ziemlich rege war. Auch der sonst um diese Zeit große Geldimport hat bedeutend nachgelassen, da die Kurse der Devisen kein besonderes Rendement hiezu boten. Man hofft, daß im letzten Quartal des laufenden Jahres ein durch die niederen Preise hervorgerufenes größeres Exportgeschäft zum Teile die Folgen der Wertverminderung gutmachen werde, um dem Handel Smyrnas ohne bedeutende Störung bis zum Jahre 1906 fortzuhelfen.

MISZELLEN.

Eine russische Handelsexpedition nach Persien. Die Hauptverwaltung der Gesellschaft für Handelsschiffahrt und Handelshäfen hat sich, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Warschau mitteilt, an das Lodzer Börsenkomitee mit folgender Denkschrift gewendet: »Im verflossenen Jahre wurde seitens der Hauptverwaltung eine spezielle Expedition nach den Häfen der persischen Gewässer gesandt zur Untersuchung der örtlichen Verhältnisse für die Tätigkeit genannter Gesellschaft und für die Schaffung einer beständigen Kommunikation zwischen Odessa und den persischen Häfen sowie gleichzeitig zur Ausfindigmachung von Mitteln zur Hebung des Handels mit russischen Industrieerzeugnissen auf den persischen Märkten. Nach Rückkehr dieser Expedition fanden in Odessa, Moskau und St. Petersburg mehrere besondere Sitzungen statt, in welchen in genannter Angelegenheit sehr wichtige Beratungen erfolgten und verschiedene wichtige Ratschläge erteilt wurden, was zur Folge hatte, daß sich verschiedene Geschäftsfirmen, welche noch keinerlei Geschäftsverbindung

Digitized by Google

mit Persien hatten, hiefür in hohem Grade interessierten und beschlossen, ihre Waren auch auf die dortigen Märkte zu bringen. Bei Absendung der ersten Expedition haben verschiedene interessierte Kaufleute die Meinung ausgeeprochen, daß die eine Expedition nicht genügend sein dürfte. Demzufolge wird am 9. August l. J. aus Odessa unter der Führung des Herrn Amatuni eine zweite Expedition abgehen. Herr Amatuni wird zu dem Zweck noch im Laufe dieses Monats nach Lodz kommen, um sich mit den dortigen Kaufleuten und Fabrikanten bezüglich des Absatzes von Lodzer Waren in Persien zu verständigen.»

Eine ähnliche Mitteilung enthält der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Moskau. Es heißt dort: Gegenwärtig wird in Moskauer Börsenkreisen die Organisierung eines Vereines, der sich die Förderung der russisch-persischen Handelsbeziehungen zur Aufgabe machen soll, erwogen. Das bezügliche Projekt empfiehlt unter anderem die Schaffung eines Museums, welches Muster aller am persischen Markt gangbaren Waren enthalten soll. Außerdem soll eine neuerliche Handelsexpedition und Gesellschaftsreise von Moskauer Handelsfirmen nach Persien unternommen werden.

Eine neue Transitbahn Moskau—Finnischer Meerbusen. Neben dem Projekt, die Transportfähigkeit der Nicolaibahn (Moskau—Petersburg) durch den Bau eines weiteren Geleises zu vergrößern, wird auch, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Moskau mitteilt, der Bau einer neuen Eisenbahnlinie in Erwägung gezogen, die von der 36 Werst von Moskau entfernten Station Krjukowo der Nicolaibahn über Stariza (zirka 70 *km* südwestlich von Twer), Ssossniza, Demjansk (zirka 70 *km* südlich vom Ilmensee), Wolot, Ssolzy, Pljussa (an der Linie Petersburg—Pskow) und Ssyrenez zur Station Taps der Baltischen Bahn (73 Werst von Reval) führen soll. Außer ihrer lokalen Bedeutung würde diese neue Linie für den Transitverkehr aus und nach dem östlichen Rußland und Sibirien über Reval und Moskau von großer Bedeutung sein.

Eine neue ostsibirische Bahnlinie. Die Goldproduzenten Ostsibiriens haben nach dem Augustberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Moskau den Ausbau einer Eisenbahnlinie vom oberen Laufe des Jenissei bis zum unteren Laufe des Amur, parallel zur ostchinesischen Bahn, im Interesse ihrer Exploitationen beantragt.

Obstbau in Turkestan. Da jetzt seit Fertigstellung der Orenburg—Urschkend-Bahn die Möglichkeit geboten ist, Früchte in 6—7 Tagen aus Mittelasien auf den Moskauer Markt zu bringen, ist der Obstbau ein beliebtes Objekt der Spekulation in Taschkent, Samarkand und anderen Orten Turkestans geworden. Einige Grundbesitzer haben, wie der Augustbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Moskau mitteilt, in letzter Zeit Partien junger Obstbäume erworben, andere sind noch mit der Bestellung beschäftigt. Das an glänzende Bodenerträge gewohnte Gebiet sieht im Obstbau einer guten Zukunft entgegen. Da das Obst in Frankreich und Belgien, zwei für Rußland wichtigen Bezugsländern, um etwa zwei Wochen später reift als in Turkestan, so glaubt man bei gut organisierten Eisenbahnversand das turkestanische Obst um acht Tage früher als das ausländische in Zentralrußland auf den Markt bringen zu können.

Ein landwirtschaftliches Großunternehmen in Russisch-Ostturkestan. Unkontrollierbaren Zeitungsnachrichten zufolge soll eine Aktiengesellschaft, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Tiflis über das III. Quartal laufenden Jahres mitteilt, den Vorschlag gemacht haben, die Hungersteppe (Kreis Samarkand) auf einer Fläche von 900 000 Dessjatinen (1 Dessjatine = 109·25 *a*) zu bewässern. Dieses Unternehmen soll 60 Millionen Rubel erfordern. In den ersten zehn Jahren soll die Gesellschaft keine Pacht zahlen. In den folgenden Jahren wird aber für je zehn Jahre je 1 Rubel pro Dessjatine als Pachtschilling verrechnet werden. Das ganze Unternehmen ist für die Zeit von 66 Jahren berechnet, worauf das bewässerte Land in das Eigentum des Ärars übergeht. An diesem Unternehmen sollen zahlreiche Moskauer Aktionäre beteiligt sein.

Der Trapezunter Handel. Aus der Verkehrsstatistik der Reede von Trapezunt während des Jahres 1904 ist ersichtlich, daß der Import aus dem Auslande gegenüber dem Jahre 1903 um 1,034.925 K abgenommen hat. Dieser Ausfall betrifft hauptsächlich die Textilbranche und dürfte, wie ein Bericht des k. u. k. Trapezunter Generalkonsulates ausführt, die Ursache desselben auf die Geldknappheit, welche während des Jahres 1904 in Trapezunt, hauptsächlich aber im Innern des Landes herrschte, zurückzuführen sein. Der Gesamtimport bewertete sich mit 19·6 Millionen Kronen gegen 20·6 im Jahre 1903. Hauptimportländer waren (in Millionen Kronen): Großbritannien 5·6 (gegen 6·7 im Jahre 1903), Österreich-Ungarn 3·7 (gegen 4·2), Frankreich 3·3 (2·6), Deutschland 1·3 (1·7), Italien 1 (1·2), Rußland 1·7 (1·3).

Die Einfuhr aus Österreich-Ungarn entspricht der Gesamtlage des Platzes. Auch hier traf der Ausfall hauptsächlich die Textilbranche, nämlich (in Tausenden von Kronen): Baumwollgespinste 77 (gegen 100 im Jahre 1903), Baumwollmanufakturen 877 (gegen 1170), Tuch 451 (870), Schafwollwaren 68 (72), Seiden- und Samtwaren 62 (82). Dieser Mindereinfuhr steht indessen in anderen Artikeln auch ein Plus entgegen, wie z. B. (in Tausenden von Kronen): in Reis 49 (gegen 25 im Jahre 1903), Zucker 1094 (gegen 1070), Leder 21 (12), Fes 242 (77), Glaswaren 41 (36).

Der Export von Trapezunt nach dem Auslande betrug im Jahre 1904 8·7 Millionen Kronen gegen 8·5 im Jahre 1903 und ist daher trotz der brillanten Haselnußernte kaum um 200.000 hinaufgegangen. Der Export an Haselnüssen betrug (in Millionen Kronen): ungeschälte 1·8 gegen 1·6 im Jahre 1903, geschälte 1·2 gegen 1·5 im Jahre 1903. Die Ausfuhr nach der Monarchie repräsentiert einen Gesamtwert von 1·1 gegen 2 Millionen Kronen im Jahre 1903.

Indiens Landhandel. Der Handel Indiens zu Lande hat sich, wie der Handel zur See in den letzten Jahren bedeutend entwickelt. Am wichtigsten ist nach einem vom 3. August l. J. datierten Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Kalkutta der Handel mit Westchina über die Grenzen Birmas; dann folgt der Handelsverkehr mit Afghanistan und der Handel Bengalens mit Nepal und Tibet. Der Wert des Gesamthandels zu Lande stieg von 126,678.000 Rupien im Jahre 1902/03 auf 137,372.000 Rupien im Jahre 1903/04 und erreichte seinen höchsten Wert im Jahre 1904/05 mit 153,372.000 Rupien. Am bedeutendsten ist der Handelsverkehr mit Nepal, dessen Wert über 40,000.000 Rupien betrug; im Verkehre mit Kaschmir kommen Waren im Werte von 30,000.000 Rupien zum Austausche; diesen reiht sich der Handelsverkehr mit den Shansstaaten und mit Afghanistan an mit einem Werte von je 20,000.000 Rupien. Die Transaktionen im Handelsverkehre mit Dir, Swat und Bajaur belaufen sich auf 12,000.000 Rupien.

Körnerfrüchte sind die wichtigsten Importartikel aus den angrenzenden Staaten nach Indien. Das Gros kommt aus Nepal und bildet mit Tieren und Ölsaaten und Holz das Um und Auf der Einfuhr aus Nepal. Aus British Indien wurden Waren im Werte von 68,000.000 Rupien nach den Nachbarstaaten exportiert. Hievon waren nicht weniger als 28,000.000 Rupien Baumwollwaren und zwar: Zwirne und Garne 6,600.000 Rupien (davon entfallen 3,400.000 auf in Indien erzeugte Waren und 3,100.000 auf Exporte von europäischen Artikeln). Die Exporte von Baumwollstoffen stiegen von 21,300 000 Rupien auf 25,200.000 Rupien, eine Zunahme, welche vorwiegend auf Rechnung der aus Europa importierten Baumwollwaren zu setzen ist. Die Nachfrage nach europäischen Waren ist in Nepal, Kaschmir, den Shansstaaten und Afghanistan eine immer stärkere. Abgesehen von Baumwollwaren tritt kein anderer Artikel mit besonders hohem Exportwerte in den Vordergrund, es wäre denn indischer Tee, von dem über die Landgrenzen 2,731.648 lbs. exportiert werden.

Digitized by Google

Chinesische Verkehrsangelegenheiten. In chinesischen Regierungskreisen und bei den Provinzialbehörden besteht nach dem Juliberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai eine starke Abneigung gegen jede Erteilung von Eisenbahnkonzessionen an Ausländer. Nun ist auch die Frage der Tientsin-Tsinanfu-Eisenbahnkonzession, die bekanntlich nur eine vorläufige ist, in ein neues Stadium getreten. Die chinesischen Handelskammern von Tientsin und Tsinanfu wehren sich dagegen, daß Deutschland die Konzession nun definitiv bekommt, und wollen nun gemeinsam im Verhältnis 3 : 2 die Summe von 5 Millionen Taels aufbringen, um die Konzession nicht in fremde Hände fallen zu lassen.

Hiezu muß bemerkt werden, daß diese Summe für den Bahnbau nicht genügen kann; für die annähernd ebenso lange Schantung-Eisenbahn (Tsingtau-Tsinanfu) benötigte man 54 Millionen Mark, also über 20 Millionen Taels. Ohne Anleihe wird es also auch hier nicht abgehen und da das Bau- und Betriebsmaterial größtenteils aus dem Auslande zu beziehen wäre, würde wahrscheinlich von der Gesellschaft nachher auch der Versuch einer Anleihe im Auslande gemacht werden. Natürlich ist vorläufig noch abzuwarten, ob die genannten Handelskammern ihre Absicht auch durchsetzen können werden.

In der Hauptstadt der Provinz Shansi, Tai-yuen-fu, soll ein Telephonnetz angelegt worden sein.

Wirtschaftliche Verhältnisse in Japan. Die japanische Regierung hat im Juli laufenden Jahre, wie der Julibericht des k. u. k. Konsulates in Yokohama ausführt, eine neue auswärtige Anleihe zur Deckung des Kriegsbedarfes aufgenommen. Diese vierte auswärtige Anleihe zu 30 Millionen Pfund Sterling gleichwie die vorangehende dritte zu $4^1/_2$ Prozent mit dem Emissionskurse von 90 ℔ wurde in Amerika und England aufgelegt und diesmal beteiligte sich auch der deutsche Markt an dem Geschäfte. Für die Anleihe dienen, gleichwie für die dritte auswärtige Anleihe, die Einkünfte des Tabakmonopols als Garantie. Mit dieser Anleihe zusammen machen die für den Krieg aufgenommenen auswärtigen Anleihen 82 Millionen Pfund Sterling aus. Der Zeitpunkt, da die Eingänge aus der letzten auswärtigen Anleihe zur Verwendung gelangen werden, wurde von dem Resultate der inzwischen eingeleiteten Friedensverhandlungen abhängig gemacht.

Nach den vorliegenden Ergebnissen des auswärtigen Handels wurden im Juli laufenden Jahres eingeführt Waren im Werte von 35,421.743 Yen, dagegen ausgeführt für 24,248.392 Yen. Die Mehreinfuhr beträgt demnach 11,421.743 Yen. Vergleicht man die Mehreinfuhr des Juli mit derjenigen der vorangehenden Monate in der ersten Hälfte des laufenden Jahres, so ist der Rückgang in der Einfuhr auffallend. Die besonderen Beweggründe einer forcierten Einfuhr, welche im ersten Halbjahr vorgewaltet haben, um der erhöhten Verzollung zu entgehen, sind nunmehr entfallen, weil mit dem 1. Juli die Waren nach den neuen, respektive erhöhten Zollsätzen belastet werden. In der Einfuhr hat die Gruppe der für die Industrie bestimmten Rohstoffe und Halbfabrikate keine wesentliche Verminderung zu verzeichnen, ebenso blieb die Gruppe der Manufakturwaren ohne bemerkenswerte Schmälerung, dagegen hat die Gruppe der Rohprodukte, worunter Reis, Weizenmehl, Petroleum, Bohnen etc. figurieren, einen starken Ausfall erfahren und ging z. B. von 16·9 Millionen Yen im Juni laufenden Jahres auf 5·7 Millionen im Juli zurück.

Japanische Viehwirtschaft. Eine Anzahl japanischer Regierungsbeamten bereiste, wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Milwaukee über das III. Quartal laufenden Jahres mitteilt, den Staat Wisconsin, um Rassevieh zu kaufen; sie kauften eine Herde reinblütiger Jersey-Kühe, aber nur unter der Bedingung, daß es frei von Tuberkulosis sein muß, und jedes Stück Vieh wurde daher der Tuberculinprobe unterworfen.

Die Berber-Suakim-Eisenbahn. Weder in England noch im Ausland hat man, wie die Londoner »Finanz-Chronik« ausführt, die Fortschritte verfolgt, die der Bau der (fälschlich so genannten) Berber-Suakim-Eisenbahn bisher schon gemacht hat. Denn erst im August des Jahres 1904, ja wenn man die absolute Unzulänglichkeit der zuerst verwendeten arabischen Arbeiter in Betracht zieht, erst im Oktober 1904, begannen die Arbeiten an beiden Endpunkten, und am 1. Juni 1905 waren bereits nicht weniger als einige 270 *km* Schienenlänge gelegt und außerdem die ersten Schritte zur Umwandlung des etwa 48 *km* nördlich von Suakim gelegenen Dorfes Scheik-el-Barud in einen Hafen getan worden.

Fälschlich ist die Bezeichnung Berber-Suakim-Bahn deshalb, weil ihr Ausgangspunkt am Nil nicht Berber ist, das überhaupt von ihr nicht berührt wird, sondern die etwa 19 *km* südlich davon gelegene Mündung des Atbara, bekanntlich des einzigen Nebenflusses des Nils zwischen Kartum und dem Mittelländischen Meere. Und der Endpunkt der Bahn an der Küste wird nicht das ursprünglich in Aussicht genommene Suakim, sondern das oben erwähnte Dorf sein, das nach Fertigstellung des Hafens den Namen Port Soudan erhalten wird. Denn Scheik-el-Barud besitzt einen viel größeren natürlichen Hafen, geschützt vor den Nordostwinden und ohne jene Schwierigkeiten, welche Suakim der Schiffahrt bereitet.

Die Gesamtlänge der Linie wird nahezu 500 *km* betragen, ist also größer als die alte arabische Karawanenroute Berber-Suakim mit ihren 416 *km*. Die Engländer, oder nominell die Regierung des Sudan, haben sich für die neue Route entschieden, einmal im Hinblick auf eventuelle spätere Erweiterungen und dann auch mit Rücksicht auf Terrainschwierigkeiten, Wasserversorgung u. s. w. Nichtsdestoweniger bot auch die gewählte Linie manche Schwierigkeiten, namentlich in ihrem ersten Viertel, von Suakim an gerechnet. Denn bei Sinkat, 142 *km* von Port Soudan, erhebt sich das Terrain zu einer Höhe von 3020 Fuß über dem Seeniveau. Diese Teilstrecke, von der etwa drei Viertel bereits fertiggestellt sind, bot die größten Schwierigkeiten für den Unterbau und erhält auch die meisten Brücken, von denen es im ganzen 42 mit einer Spannweite von 110 Fuß, 39 mit einer Spannweite von 55 Fuß gibt, abgesehen von 95 Durchlässen von 15 Fuß und 160 von 5 Fuß. Von Sinkat an ist das Gelände, das sich gegen den Atbara und das Niltal senkt, viel einfacher und man hofft von nun an ca. 1500 Yards leisten zu können, so daß die von Suakim und Atbara in Angriff genommenen Teilstrecken sich etwa im November treffen könnten.

Da aber in die Zwischenzeit der Beginn der Regensaison fällt und die noch nicht fertiggestellten Brücken und die Strecke selbst dadurch Schaden erleiden dürften, da ferner im Bairam-Monate die Arbeitsfähigkeit der mohammedanischen Arbeiter stark beeinträchtigt wird, so kann man annehmen, daß erst im März 1906 die Linie wirklich komplett und verkehrsfähig sein wird.

Der Anschluß von Port Soudan an das Netz soll erst dann erfolgen, wenn die Umwandlung in einen modernen Hafen durchgeführt ist; was aber bisher in dieser Beziehung geleistet wurde, war nichts anderes als Versuchsbohrungen für die Kaimauern.

Die Bedeutung der neuen Linie ist sowohl politischer wie wirtschaftlicher Art. Sie beruht in beiden Fällen darauf, daß sie die einzige Verbindung darstellt, die Ägypten südlich von Kairo mit dem Roten Meer besitzt; denn der Atbara ist erstens nicht schiffbar und fließt zweitens zum Teil durch abessinisches Gebiet. Die Eisenbahnlinie verringert die Distanz zwischen Kartum und dem Roten Meer ganz bedeutend, und wenn die Durchführung der Bewässerungsanlagen im Sudan überhaupt Erfolg haben wird, dann wird es durch diese Bahn geschehen. Eine Baumwollkultur in großem Maßstabe wird erst durch sie möglich, da die Kosten des Überlandtransportes für die Baumwolle prohibitiv gewesen wären. Am Zusammenflusse des Nils und des Atbara beginnend, dürfte diese Linie den Handel dieser beiden Wasserstraßen zum Teil an sich ziehen, einen wichtigen Durchgangspunkt für den Warenverkehr zwischen Kartum auf der einen und Wady Halfa — es liegt fast in der Mitte zwischen beiden, — bilden

Digitized by Google

und endlich auch den Handel der alten Karawanenroute Berber-Suakim nach und nach an sich ziehen. Suakim wird also im Laufe der Zeit den größten Teil seiner jetzigen Bedeutung einbüßen: vorderhand aber ist es durch das Bauunternehmen selbst in einen ungewöhnlich rührigen Zustand versetzt worden und seit Mitte Mai erfreut es sich sogar eines wöchentlichen Postdampferdienstes mit Suez, den die Khedivial Mail Steamship Company gegen eine jährliche von der sudanesischen Regierung gezahlte Subsidie von 5000 L. E. inauguriert hat.

Der Handel Dahomeys. Der Gesamthandel Dahomeys im Jahre 1904 belief sich, wie der Septemberbericht der österreichisch ungarischen Handelskammer in Paris ausführt, auf 21,837.247 Francs, um 1,032.923 Francs mehr als im Jahre 1903. Hievon entfallen auf den Import 10,681.258 Francs und auf den Export 11,156.009 Francs. Der Import aus Frankreich fiel um 312.873 Francs, der Export nach Frankreich hingegen stieg um 727.040 Francs. Der Warenaustausch mit den anderen französischen Kolonialbesitzungen erreichte nur 24.403 Francs. Der Handel mit dem Auslande (16,278.718 Francs) ist bei weitem bedeutender als jener mit Frankreich (5,534.126 Francs).

Ein Tarifkampf zwischen südafrikanischen Eisenbahnen. Ein vom 31. Juli l. J. datierter Bericht des k. u. k. Konsulates in Johannesburg macht über einen Tarifkampf der Staatseisenbahnen Natals und des Transvaal folgende Mitteilungen:

Durch die letzten zwei Jahre wurde ein bemerkenswerter Frachttarifkampf zwischen den Nataler und Transvaaler Seifenfabriken geführt, in welchem die beiderseitigen Parlamente und Eisenbahnverwaltungen wirksam eingegriffen hatten. Im Jahre 1903 hatte die Nataleisenbahn die Fracht für die in Natal fabrizierte Seife auf Basis der sogenannten South African Produce rate, mithin etwa auf die Hälfte des gewöhnlichen Frachtsatzes festgesetzt.

Dadurch wurden die Transvaaler Seifenfabriken empfindlich geschädigt, weil sie selbst wohl dasjenige Rohmaterial, das in Südafrika produziert wird, gleichfalls nach der South African Produce rate heraufbekamen, für das Gros des Rohmaterials jedoch, welches importiert wird, die gewöhnliche Frachtrate zu zahlen hatten, während das fertige Konkurrenzprodukt zum halben Frachtsatze heraufkam und die Nataler Fabriken dadurch einen faktischen Vorsprung von 2 sh. 1 d pro 100 lbs. bekamen. Dies gab den Transvaaler Behörden Anlaß zu energischen Rekriminationen, und die Nataleisenbahn erklärte sich im März laufenden Jahres auch faktisch bereit, an die Transvaaler Seifenfabriken in Hinkunft einen Rabatt auf die Rohmaterialfracht im Rückvergütungswege unter gewissen Voraussetzungen zu gewähren.

Doch schon im Mai laufenden Jahres wurde diese Verfügung wieder aufgehoben, und zwar mit der überraschenden Motivierung, die Nataler Seifenfabrikanten hätten der Herstellung des gewöhnlichen Tarifs für die fertige Seife, für den Export nach Transvaal freiwillig zugestimmt, so daß der Anlaß für eine Rückvergütung an die Transvaalerfabriken entfiele. Diese scheinbare Opferwilligkeit seitens der Nataler Seifenfabrikanten fand ihre Erklärung bald in der Praxis.

Statt ihre Waren von Durban nach dem Transvaal direkt zu versenden, sandten sie selbe zum ermäßigten Tarife an die Natal-Transvaalergrenze und expedierten sie von dort weiter, und hatten infolgedessen den ursprünglichen Vorzug wieder erreicht.

Jetzt griff jedoch die Transvaaler-Eisenbahnverwaltung ein, indem sie vor einigen Tagen für die aus dem Innern von Natal, also nicht von Durban selbst, expedierten Seifen ihren eigenen Tarif um 25 Prozent hinaufsetzte, wodurch für Johannesburg wenigstens die vorerwähnte Frachtdifferenz von 2 sh. 1 d ausgeglichen wird. Diese letztere Verfügung ist umso bemerkenswerter, als sie der erste Fall einer Frachtdifferenzierung ist, welche eine südafrikanische Kolonie der anderen zugesteht. Für den europäischen Seifenimport ist der Ausgang dieses Tarifkampfes günstig, weil die frühere Frachtbegünstigung von 2 sh. 1 d pro 100 lbs. nun sowohl für die Transvaaler als für die Nataler Seifenfabriken entfällt.

Golddistrikte in der Kapkolonie. Seit mehreren Monaten wurden, wie der Maibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt ausführt, Meldungen kolportiert, daß in der Nähe von Prince Albert, Kapkolonie, 265 Bahnmeilen von Kapstadt, Gold in größeren Quantitäten gefunden wurde. Die Mitteilungen über den Wert der Entdeckung lauteten ziemlich unbestimmt. Da erschien im Mai 1905 der Prospekt eines Syndikats — The Prince Albert Gold Fields Prospecting and Proprietary Syndicate Ltd. — als dessen Zweck die Erforschung und Erwerbung der Prince Albert Goldfelder bezeichnet wurde und welches 23.000 Aktien (shares) à 1 £ zur Subskription offerierte. Das Gesamtkapital sollte 58.000 £ betragen. In der Folge wurde der Prospekt, wahrscheinlich wegen der ungünstigen Lage des Marktes, zurückgezogen. Die Entdeckung von Gold in Prince Albert ist nichts neues. Schon seit 1871, d. i. zu einer Zeit, als der Witwatersrand als Goldland noch unbekannt war, wurden dort Nuggets gefunden. Das Vorkommen von Gold erwies sich indes nicht genügend, um das Graben nach demselben lohnend zu gestalten. Meldungen von Goldfunden werden in der Kapkolonie immer mit größtem Interesse aufgenommen, weil man im Hinblick auf die finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung solcher Funde immer geneigt ist, die Entdeckung eines neuen »Randes« innerhalb der Kolonie zu erhoffen. Andere angebliche Goldfunde wurden aus zwei Orten im Mafekingdistrikt gemeldet.

Die Besiedlung Südafrikas. Die Regierung der Kapkolonie hat, wie ein Bericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt ausführt, Verfügungen getroffen, damit die Farmen längs der Bahn im Bechuanaland, Division von Fryburg, besiedelt werden können. Diese Farmen werden unter gewissen Kautelen nur an britische Untertanen vergeben, welche das 21. Lebensjahr erreicht haben. Diese Verfügungen sind für nichtbritische Einwanderer ohne Belang.

Im Komghadistrikt der Kapkolonie (nächst East London) macht sich eine mit Rücksicht auf die Verhältnisse nicht gut zu übersehende Auswanderung der weißen Landbevölkerung nach der Orange River Colony bemerkbar. Die Auswanderer lassen sich meist in dem nördlich der Basutolandgrenze gelegenen Teil der Orange River Colony, welcher durch die neue Bahnlinie Bethlehem—Kroonstadt dem Verkehre eröffnet wird, nieder.

Diamanten in Rhodesia. Den angeblichen Funden von Diamanten in der Nähe von Gwelo (Matabeleland) scheint, nach dem Maiberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt fortgesetzte Aufmerksamkeit gewidmet zu werden. Zufolge eingelangter Nachrichten soll das Diamantenterrain im Somabulawald, 14 Meilen südlich von Gwelo, liegen. Das Areale wird auf 45 Quadratmeilen geschätzt. Bis jetzt sind zahlreiche Prüfungsbohrungen vorgenommen worden. Aus den Bohrlöchern sollen außer Diamanten auch andere Edelsteine und Halbedelsteine, wie Saphire, Alexandrite, Amethyste, Granaten u. dgl. zutage gefördert worden sein. Die Prospektierarbeiten zwecks Auffindung der »Pipe« werden eifrig betrieben.

Fortschritte des kapländischen Weinbaues. Die kapländischen Weingärten standen im Juli laufenden Jahres, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt mitteilt, unter der Winterarbeit. Die Überwinterung vollzieht sich durchwegs unter künstigen Bedingungen. Die Nachfrage nach veredelten Reben und amerikanischen Weinstöcken, welche von den Regierungsweinschulen in großen Mengen abgegeben wurden, läßt schließen, daß an der Erneuerung und Vermehrung der Weingärten rüstig gearbeitet wird.

Spanische Kulturversuche mit Textilpflanzen. Laut einer im »Diario del Comercio« veröffentlichten Notiz sind die in der staatlichen Ackerbauschule in Zaragoza mit Baumwollanpflanzungen erzielten Resultate, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Barcelona mitteilt, negativ ausgefallen, was hauptsächlich den dortigen klimatischen Zuständen zugeschrieben wird. Auch werden dort bereits seit zwei Jahren Proben mit Hanfkulturen gemacht, und hegt man die besten Hoffnungen, daß es möglich sein wird, mit der Zeit den Hanf in großem Maßstabe an Stelle der Zuckerrüben anzubauen. Auf diese Art rechnet man darauf, dem italienischen Hanfimporte, welcher jährlich mehrere Millionen Pesetas beträgt, wenigstens teilweise Einhalt zu gebieten.

Brasilianischer Goldbergbau. Die Staatsregierung von Matto Grosso hat einem argentinischen Konsortium, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Rio de Janeiro mitteilt, eine Konzession zur Ausbeutung von Gold- und Diamantenfundstätten im Tale des Flusses Coxim verliehen. Die betreffende Gesellschaft verfügt über ein Kapital von 250.000 £. Die erforderlichen Maschinen wurden bereits in England bestellt.

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

Dezember 1905. Nr. 12.

ÖSTERREICHISCHE

Monatsschrift für den Orient.

Herausgegeben vom

K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUM IN WIEN.

Monatlich eine Nummer. VERLAG DES K. K. ÖSTERREICHISCHEN HANDELS-MUSEUMS IN WIEN. Preis jährl. 10 K = 10 Mark.

INHALT: Kommerzielle Verhältnisse Koreas. — Die belgischen Interessen in China. — Miszellen: Der antiamerikanische Boykott der Chinesen und Japan. — Die antiamerikanische Boykottbewegung in China. — Eisenbahnen in China. — Eine japanische kommerzielle Mission in der Mandschurei. — Die chinesische Reichsbank. — Eine neue Dockgesellschaft in Shanghai. — Die Provinzialausstellung in Adrianopel. — Automobile in Indien. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Algerien. — Die Hungersnot in Andalusien. — Ein großer nordspanischer Bewässerungskanal. — Ausgestaltung spanischer Häfen in Nordafrika. — Landwirtschaft und Viehzucht im Transvaal. — Gipsproduktion in der Kapkolonie. — Goldunternehmungen auf Madagaskar. — Wirtschaftliche Verhältnisse in Südbrasilien (Parana). — Das Schicksal Suakins. — Eine brasilianisch-bolivianische Kommunikationslinie. — Gewinnung von Vogelfedern in Brasilien. — Südafrikanische Eisenbahnangelegenheiten. — Literatur.

KOMMERZIELLE VERHÄLTNISSE KOREAS.

Einem Spezialbericht des k. u. k. Konsulates in Tientsin sind nachfolgende Mitteilungen über den Handel Koreas zu entnehmen: In der nachstehenden Zusammenstellung ist die Entwicklung des Gesamthandels Koreas in den Jahren 1890—1903 nach den von der koreanischen Seezollverwaltung veröffentlichten Statistiken (in Yen) veranschaulicht:

	1890	1895	1903
Einfuhr aus dem Auslande	4,753.665	8,339.978	11,069.361
Einfuhr aus koreanischen Vertragshäfen	816.821	1,483.037	4,466.254
Ausfuhr nach dem Ausland	3,550.478	2,481.808	9,439.867
Ausfuhr nach koreanischen Vertragshäfen	724.522	1,143.401	2,514.906
Zusammen Ein- und Ausfuhr	9,845.486	13,448.224	27,490.388
Wiederausfuhr	101.448	563.992	2,107.208

	1903	1904
Einfuhr aus dem Ausland	18,410.711	27,402.591
Einfuhr aus koreanischen Vertragshäfen	7,236.302	9,244.903
Ausfuhr nach dem Ausland	9,477.603	6,933.504
Ausfuhr nach koreanischen Vertragshäfen	4,203.030	4 265.306
Zusammen Ein- und Ausfuhr	39,327.646	47,846.304
Wiederausfuhr	2,826.384	5,388.670

Hier sei erwähnt, daß unter Yen bis zum Jahre 1898 ausschließlich Silberyen oder Silberdollars, von da ab jedoch japanische Goldyen zu verstehen sind, da seit Einführung der japanischen Goldwährung die Zölle in Korea in japanischem Gelde eingehoben wurden. Der Durchschnittskurs der Silberyen in Mark war 1890 3·40, 1891 3·40, 1892 3·06, 1893 2·54, 1894 2 04, 1895 2·20, 1896 2·20, 1897 2; der Wert eines Goldyens ist 2·06. Der koreanische Außenhandel gibt ein Bild stetigen Fortschrittes, der nur in den Jahren 1893, 1896, 1899 und 1902 vorübergehenden, manchmal auch nur ganz verschwindend kleinen Rückschlägen ausgesetzt war. Der Wert des Gesamthandels stieg seit dem Jahre 1890 von über 9¾ Millionen Yen auf fast 31½ Millionen Yen und weist also eine Zunahme von über 21½ Millionen Yen oder 219 Prozent auf.

Da diese Zahlen jedoch auch den Handelsverkehr zwischen den einzelnen offenen Häfen Koreas in sich einschließen, sei hier der Wert des überseeischen koreanischen Handels gegeben, wobei die zur Wiederausfuhr gekommenen importierten Waren in Abzug gebracht werden:

	Einfuhr	Ausfuhr	Zusammen
	in Yen		
1897	10,067.514	8,973.895	19.041.409
1900	10,940.460	9,439.867	20,380 327
1903	18,219.183	9,477.603	27,696.786

Über die Herkunft der im direkten Auslandsverkehre ein- und ausgeführten Waren gibt folgende Zusammenstellung (in Yen) Auskunft:

	China	Japan	Häfen der Mandschurei	Zusammen
1899:				
Einfuhr	3,471.313	6,658.200	97.827	10,228.636
Ausfuhr	685.459	4,205.382	107 004	4,997.845
Zusammen	4,156.772	10,863.582	204.831	15,225.185
1900:				
Einfuhr	2,581.704	8,241.296	117.460	10,940.460
Ausfuhr	1,968.650	7,232.416	238.801	9,439.837
Zusammen	4,550.354	15,473.712	356.261	20,380.327
1901:				
Einfuhr	5,617.741	9,051.881	26.848	14,696.470
Ausfuhr	800.092	7,402.116	259.741	8,461.949
Zusammen	6,417.833	16,453.997	286.589	23,158.419
1902:				
Einfuhr	4,832.308	8,689.220	19.881	13,541.439
Ausfuhr	1,536.114	6,549.646	231.310	8,317.070
Zusammen	6,368.422	15,238.866	251.191	21,858.479
1903:				
Einfuhr	5,358.600	11.554.969	126.972	18,219,183
Ausfuhr	1,549.206	7,599.627	328.473	9,477.603
Zusammen	6,907.806	19,154.593	455.745	27,696.786

Im Jahre 1903 war noch eine Einfuhr aus Großbritannien von 780.265 Yen und ein Import aus den Vereinigten Staaten von 398 377 Yen zu verzeichnen. Aus diesen Zahlen geht das große handelspolitische Interesse Japans an Korea klar und deutlich hervor; während der Anteil Chinas an dem Handel Koreas rund ein Viertel des gesamten direkten Auslandshandels beträgt, beläuft sich der des Inselreiches auf nahezu 75 Prozent. In Prozenten ausgedrückt, verteilt sich der Auslandshandel Koreas auf Japan und China wie folgt:

	China	Japan
	Prozent	
1899	27·3	71·3
1901	27·7	71·0
1903	24·9	69·1

Hier ist zu bemerken, daß unter den Waren, die aus China und Japan eingeführt werden, auch alle jene Waren inbegriffen sind, die über China und Japan im Transit nach Korea kommen. Die Zollstatistiken unterscheiden eben nur zwischen den letzten Häfen, welche die Waren verlassen haben, und nicht zwischen Ursprungshäfen. Bezüglich der Bilanz des koreanischen Handels gibt der statistische Bericht der koreanischen Seezollverwaltung folgende Zusammenstellung (in Yen):

	Ausfuhr		
Jahr	Waren ins Ausland	Gold ins Ausland	Summe
1892	2,443.739	852.751	3,296.490
1895	2,481.808	1,352.929	3,834.737
1898	5,709.489	2,375.725	8,085.214
1900	9,439.817	3,633.050	13,072.917
1903	9,477 603	5,456.397	14,934.000
1904	6,933.804	5,009.596	11,943.100

Jahr	Einfuhr vom Ausland, abzüglich der Rückausfuhr	Bilanz zu gunsten Koreas	Bilanz zu ungunsten Koreas
1892	4,598.485	—	1,301.995
1895	8,088.213	—	4,253.476
1898	11,817.562	—	3,732.348
1900	10,940.460	2,132.457	—
1903	18,219.183	—	3,285.183
1904	26,805.380	—	14,862.280

Digitized by Google

Der Bericht der koreanischen Seezollverwaltung zieht daraus den Schluß, daß die Zunahme der Ausfuhr eine verhältnismäßig viel beträchtlichere ist als die der Einfuhr und daß die Entwicklung des Handels der Herstellung des Gleichgewichtes günstig sei. Bei Berücksichtigung des Umstandes, daß ein bedeutender Teil der Goldausfuhr in den Zolltabellen nicht zum Ausdrucke kommt, würde aber anzunehmen sein, daß schon jetzt Korea mit seiner Goldproduktion den Überschuß seiner Wareneinfuhr deckt und vermutlich noch über letzteren hinaus von dieser an das Ausland abgibt.

Die Ergebnisse des Jahres 1904, die der obigen Zusammenstellung hinzugefügt werden konnten, werfen jedoch die Berechnungen der Seezollverwaltung über den Haufen; von dem Betrage von 14·8 Millionen Yen, mit dem die Handelsbilanz Koreas für das Jahr 1904 passiv erscheint, muß allerdings der Wert des eingeführten Eisenbahnmaterials von 4,632.994 Yen abgezogen werden; ferner kommen hievon noch in Abzug die Summen, die für Artikel eingesetzt erscheinen, die für die Truppen Japans in Korea bestimmt waren; da diese jedoch hauptsächlich auf Transportdampfern nach Korea gebracht wurden, die der Zollamtshandlung nicht unterworfen waren, dürfte aus diesem Titel die passive Bilanz wohl keine große Abschwächung erfahren; auch nach Hereinrechnung der immerhin ziemlich beträchtlichen Ausgaben, die von den und für die japanischen Truppen in Korea gemacht wurden, bleibt ein sehr erhebliches Defizit, das nur durch die Löhne, die für geleistete Arbeit bezahlt, und durch den Ertrag der Verkäufe von Lebensmitteln an die japanischen Truppen an Korea selbst und in der Mandschurei wettgemacht werden könnte.

Die haupsächlichsten Artikel der Ausfuhr aus Korea waren in den letzten drei Jahren:

Artikel	1901 Menge	1901 Wert in Yen	1908 Menge	1908 Wert in Yen
Bohnen u. Erbsen, piculs	851 124	1,890,674	689.344	1,675.975
Trepang, piculs	3.356	66.804	3.861	109.139
Rindvieh, Stück . . .	13.611	169.349	13.599	283.089
Kupfer, piculs	2.254	63.160	3.068	45.977
Fische, piculs	58.185	157.819	50.028	133.585
Ginseng, Catties . . .	18.461	515.955	83.182	984.079
Golderz	—	70.584	—	139.675
Rindshäute, piculs . .	26.253	650.415	41.442	982.633
Papier, piculs	999	25.526	1.152	37.347
Reis, piculs	1,384.247	4,187.353	1,037.362	4 224.721
Seetang, piculs	22.707	89.323	23.519	96 390
Felle, Stück	21.077	13.639	23.173	28.948
Wallfischfleisch	—	223.911	—	29.008
Weizen, piculs	20.909	36.070	731	79.501

Unter den koreanischen Ausfuhrartikeln nehmen die hervorragendste Rolle die Produkte der Landwirtschaft und der Fischerei ein. Der Ausfall der Ernte hat daher einen großen Einfluß auf die Entwicklung des Exportes und dadurch auf die Kaufkraft der Bevölkerung. Unter den Bodenprodukten Koreas spielt die erste Rolle der Reis und der Ausfall der Reisernte in Korea einerseits und die Verhältnisse auf dem Reismarkte in Japan anderseits, besonders die Nachfrage daselbst nach koreanischem Reis sind von ausschlaggebender Bedeutung für die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes. Nach günstigen Reisernten und großen Reisausfuhren zeigt sich auch stets eine Zunahme der Gesamteinfuhren; die Kaufkraft des Volkes ist eben durch die gute Ernte gestiegen und gekräftigt, und daher können die Bedürfnisse nicht nur reichlicher befriedigt werden, sondern es sind auch für nicht geradezu durchaus notwendige Anschaffungen noch Mittel vorhanden.

So folgte zum Beispiele der außergewöhnlich hohen Reisausfuhr des Jahres 1897, deren Wert mit über 5½ Millionen Yen angegeben wird, eine Zunahme der Einfuhr im Jahre 1898 um 1¾ Millionen Yen. Im Jahre 1898 hingegen war die Reisernte ungünstig, und der Wert der Ausfuhr betrug nur 2¾ Millionen Yen; in der Einfuhr des Jahres 1899 zeigte sich sofort dieses schlechte Ergebnis, indem die Gesamteinfuhr des Jahres 1899 um über 1½ Millionen Yen zurückging. In den Jahren 1901 und 1903 war die Reisausfuhr nicht ungünstig; die Werte sind mit über 4 Millionen Yen angegeben, und die Ausfuhrsmengen betrugen 1½ und über 1 Million Pikuls. Einen wesentlichen Ausfall erfuhr die Ausfuhr im Jahre 1904, da sie nur 313.381 Pikuls betrug, deren Wert sich auf 1½ Millionen Yen belaufen haben dürfte. Da die Ernte jedoch nicht ungünstig ausgefallen war, ist die geringere Ausfuhr auf andere, bereits angegebene Gründe zurückzuführen, nämlich den Verbrauch des Reisvorrates von seiten der durch Korea marschierenden japanischen Truppen und die Ausfuhr von Reis nach dem Kriegsschauplatze in der Mandschurei auf dem Landwege, die von den Seezollämtern, welche die Statistiken liefern, nicht kontrolliert wird.

Bohnen und Erbsen kommen für die Ausfuhr, wenn auch nur in zweiter Linie in Betracht. Im Jahre 1903 war der Export etwas geringer, wie in den beiden Vorjahren, da, wie man behauptet, die Nachfrage im Lande selbst größer geworden war und die Ölpressen bedeutendere Mengen von Bohnen verbraucht haben sollen.

Einen für Korea wichtigen Ausfuhrartikel bildet der rote Ginseng, der bekanntlich in der chinesischen Medizin als angeblich wirksames Heilmittel betrachtet und im ganzen chinesischen Reiche viel begehrt ist. Die Mandschurei liefert große Mengen dieser Wurzel, und auch aus Korea wird Ginseng in ziemlich bedeutenden Quantitäten nach China ausgeführt, doch sind die Ausfuhren der einzelnen Jahre sehr schwankend. Da Ginseng in Korea ein kaiserliches Monopol bildet, ist dieser Artikel ein beliebter Gegenstand des Schmuggels, dem die koreanischen Behörden zu steuern sich oft wirkungslos bemühen.

Der Wert der Ergebnisse der Seefischerei bleibt jahraus, jahrein so ziemlich derselbe; koreanische Fischer beschäftigen sich nur an der nordöstlichen Küste mit dem Fischfange; sonst liegt dieser fast völlig in japanischen Händen. Nach japanischen Angaben waren registriert:

	1900 Boote	1900 Fischer	1901 Boote	1901 Fischer
in Tschemulpo	30	120	105	315
» Kunsan	36	142	400	1592
» Mokpo	71	308	110	492
» Fusan	1579	7280	1411	6195
» Gensan (Woensan) .	51	337	52	318
zusammen . .	1767	8187	2078	8912

Nach allgemeiner Annahme sind diese Angaben jedoch sehr ungenau und besonders zur Hochsaison, von April bis September soll eine viel größere Anzahl von japanischen Fischern in den koreanischen Gewässern tätig sein; man nimmt ihre Zahl mit 15.000 an, von denen jeder einen Verdienst von ungefähr 200 Yen in der Saison aufzuweisen haben dürfte.

Der Walfischfang scheint hingegen in den letzten Jahren wieder zurückzugehen. In den Jahren 1900 und 1901 dürfte seine Blütezeit gewesen sein, in denen der Wert des ausgeführten Walfischfleisches mit 189.383 Yen und 223.911 Yen angegeben wird; weder vorher noch nachher wurden so große Ausfuhrwerte verzeichnet.

Die starke Zunahme der Ausfuhr von Rindshäuten im Jahre 1903 ist auf die Rinderpest zurückzuführen, die unter dem koreanischen Rindvieh in diesem Jahre geradezu verheerend aufgetreten war. Es ist jedoch mit Sicherheit zu erwarten, daß bei der Ausdehnung der Rinderzucht, wie sie schon jetzt zu bemerken ist, die Ausfuhr von Rindshäuten stets zunehmen wird. Auch die Ausfuhr von lebendem Vieh nimmt größere Dimensionen an, wobei zu erwähnen ist, daß seit Jahren ein lebhafter Viehverkehr auf dem Landwege nach Wladiwostok sich bemerkbar macht, der in den Statistiken gar nicht zum Ausdruck kommt.

Von Industrieerzeugnissen kommt nur Papier in nennenswerten Mengen zur Ausfuhr; das koreanische Papier ist gut, sehr stark, aber auch teuer und man setzt daran aus, daß es ungleichmäßig sei. Es kommen daher immer größere Papiermengen zur Einfuhr.

Mit der Industrie ist es im allgemeinen schlecht bestellt. Das vor mehreren Jahrhunderten in Korea so blühende Kunsthandwerk ist völlig eingegangen. Jetzt werden nur äußerst plumpe, für die einfachste Einrichtung der Eingeborenen berechnete Gegenstände erzeugt, wie Schränke mit Messingbeschlägen, Bambusjolousien, Matten, Tabakkästchen aus Eisen mit sehr rohen Nickel- oder Silbereinlagen, Messinggefässe etc.

Die Aussicht für eine Entwicklung einer Industrie in Korea sind auch recht ungünstig. In den letzten Jahren hat zwar die koreanische Regierung versucht, einige industrielle Anlagen zu schaffen, die jedoch alle kaum über die Anfangsstadien kamen und ihre Tätigkeit beschlossen, bevor sie sie noch recht begonnen hatten. So wurden vorbereitende Schritte gemacht, um eine Glasfabrik, eine Porzellanfabrik und eine Baumwoll- und Wollspinnerei und Weberei ins Leben zu rufen. Mit der Errichtung der Glasfabrik wurde ein russischer Ingenieur mit mehreren Vorarbeitern betraut, doch gedieh

Digitized by Google

das Unternehmen nicht einmal über den Bau der Fabriksanlage. Für die Porzellanfabrik hätte ein französischer Sachverständiger gewonnen werden sollen, während für die Spinnerei und Weberei auch russische Kräfte in Tätigkeit treten sollten. Doch sind für diese beiden Unternehmungen sogar die Bauten der Fabriksgebäude nie in Angriff genommen worden. Es besteht in Tschemulpo gegenwärtig nur eine Eisengießerei, die aber gar nicht dazu eingerichtet ist, für den Export zu arbeiten, sondern sich darauf beschränkt, dem Lokalbedarf zu dienen, dann eine Zigarettenfabrik, die aus Japan nach Korea verpflanzt wurde, als dort nach Einführung des Tabakmonopols diesem Unternehmen der Boden für eine gedeihliche und gewinnbringende Entwicklung entzogen worden war.

Über den Goldexport veröffentlichen die koreanischen Zollbehörden folgende Einzelheiten: Der Wert der Exporte aus den einzelnen Häfen betrug (in Yen):

	Chinampo	Chemulpo	Mokpo	Fusan	Wonsan	Zusammen
1894	.	157.925	.	140.141	636.009	934.075
1897	.	976 970	.	72.064	985.045	2,034.079
1900	158.000	1,927.665	.	121.809	1,425.576	3,633.050
1902	1,053.800	2,538.101	5710	104.915	1,361.580	5,064.106
1903	1,732.200	2,128.704	3856	117.686	1,467.111	5,456.397[1])

Im Jahre 1904 betrug die gesamte Goldausfuhr 5,009.596 Yen. Da auf Gold ein Ausfuhrzoll lastet, kann mit Sicherheit angenommen werden, daß nicht unbedeutende Mengen Goldes außer Land geschmuggelt werden; besonders in den früheren Jahren wurde dieser Schmuggel schwunghaft betrieben, und erfahrene Zollbeamte schätzen die Goldmengen, die vor 1900 ohne Deklaration Korea verließen, auf die doppelte Menge des verzollten Goldes. In den letzten Jahren soll dem Schmuggel ein wenig Einhalt geboten worden sein.

Der größere Goldexport der letzten Jahre ist auf die reichliche Ausbeute der amerikanischen Bergwerke bei Unsan, nördlich von Pioeng Yang zurückzuführen, die ausschließlich über Chemulpo und Chinampo das Land verläßt. In diesen Minen sollen über 4000 Koreaner und Chinesen tätig sein. Das deutsche Bergwerksunternehmen des Korea-Syndikats in Tangkogae sowie das einer englischen Korporation in Oensan sind noch immer im Zustande der Erforschung und arbeiten noch nicht. Das entsprechende japanische Unternehmen im Süden des Landes bei Chiksan ist wohl seit einigen Jahren in Betrieb, wirft aber noch kein Erträgnis ab. In allerletzter Zeit wurde einem italienischen sowie einem japanischen und einem englisch-amerikanischen Syndikate die Konzession zur Betreibung je eines Bergwerksunternehmens erteilt, doch wurde noch nicht einmal der Ort, wo diese Unternehmungen betrieben werden sollen, bisher bestimmt.

Die ausgeführten Goldmengen gehen ausschließlich nach China und besonders nach Japan. Es bezogen diese beiden Länder folgende Mengen (in Yen):

	China	Japan
1894 . . .	295.385	638.690
1897 . . .	1,086.543	947.536
1898 . . .	1,183.137	1,192.588
1901 . . .	136.150	4,857.201
1902 . . .	59.805	5,004.301

Im Jahre 1903 gingen 5,456.187 Yen nach Japan nach China bloß 210 Yen.

Über die Mengen und Werte der Einfuhr geben die koreanischen Zollbehörden folgende Daten: Steigerung von 14.696 Millionen Yen im Jahre 1901 auf 13.541 Millionen Yen im Jahre 1902 und 18.219 Millionen Yen im Jahre 1903.

Während in den Jahren 1901 und 1902 die Gesamteinfuhren ziemlich unverändert geblieben waren, zeigte sich für das Jahr 1903 eine große Zunahme, die sich nahezu auf 5 Millionen Yen belief. Da die Einfuhr von baumwollenen Gütern ungefähr dieselbe war (1902 5·3, 1903 5·7 Millionen Yen) und auch die Wollwaren keine wesentliche Änderung (1902 76.860 Yen, 1903 77.605 Yen) aufzuweisen hatten und sogar die Metallwaren keine nennenswerte Besserung zeigten (1902 0·58 und 1903 0·78 Millionen Yen), fällt die ganze Zunahme auf die sogenannten Sundries (verschiedene Waren).

[1]) Inklusive 6840 Yen, die über Kunsan exportiert wurden.

Baumwollwaren bilden den Hauptbestandteil der Einfuhr. Hier fällt vor allem ins Auge, daß die japanischen Fabrikate den englischen gegenüber immer mehr an Boden gewinnen. An Shirtings, T. Tuch, Drillich, türkischrotem Tuch, Sheetings, Flanell und unklassifizierten Baumwollwaren wurden eingeführt (in Yen) aus:

	England	Japan
1897 . . .	3,713.907	1,911.851
1900 . . .	1,881.349	3,072.589
1903 . . .	2,525.611	2,774.425

Die Gründe der Bevorzugung der japanischen Baumwollwaren sind darin zu suchen, daß sie billiger als die englischen Fabrikate sind und daß den japanischen Fabrikanten die billigen japanischen Bank- und Verkehrseinrichtungen in Korea zur Verfügung stehen; dazu kommt noch der Umstand, daß die Koreaner seit einigen Jahren es vorziehen, die von ihnen benötigten Gewebe aus den starken japanischen Garnen selbst herzustellen, aus denen sie viel haltbarere und ihren Bedürfnissen entsprechendere Kleidungsstücke gewinnen als aus den aus Europa, vorzugsweise aus England eingeführten Webwaren. Dieses Bestreben wird deutlich den Ziffern entnommen, die die Statistik über die Einfuhr von englischen und japanischen Garnen liefert. Diese betrug (in Yen) aus:

	England	Japan
1897	73.069	692.278
1900 . . .	46.662	1,591.320
1903	18.690	931.010

Seit dem Jahre 1900 ist allerdings auch die Einfuhr von japanischen Garnen nicht unerheblich zurückgegangen, doch hat die Mindereinfuhr der englischen Garne noch weitere, viel größere Fortschritte gemacht.

Wollwaren sind in Korea gleichwie in China noch besondere Luxusartikel, die erst langsam Eingang ins Land gewinnen. Auch Korea hat gleichwie China einen guten Ersatz für die teuren, aber warmen Wollwaren in den zahlreichen Fellen und Pelzen, die das Land selbst liefert und aus denen die Bevölkerung sich billige und haltbare Winterkleider schafft. Größere Bestellungen für Militärzwecke haben zeitweilig, so im Jahre 1901 (162.786 Yen gegen 77.605 Yen im Jahre 1903) die Wollwareneinfuhr begünstigt. Decken kommen meist aus Japan, wo eine ziemlich entwickelte Industrie sehr billige, aber auch entsprechend minderwertige Ware liefert.

Betreffend die Metalleinfuhr, die im Jahre 1902 mit 580.571 Yen und im Jahre 1903 mit 786.079 Yen bewertet wird, ist zu bemerken, daß die Kupfereinfuhr, die durch einige Jahre sehr zurückgegangen war, sich im Jahre 1903 wieder bedeutend gehoben hat; man hat das Nachlassen der Kupfereinfuhr auf den Umstand zurückgeführt, daß die Prägung von Kupfer-Käsch eingestellt worden war und daß an ihrer Stelle Nickelmünzen in Verkehr gesetzt wurden. Die Hausindustrie Koreas scheint auf die Dauer jedoch des Kupfers nicht entbehren zu können. Die Nickeleinfuhr hat sich allerdings seit dem Jahre 1897, in dem ihr Wert 11.858 Yen betrug, bis zum Jahre 1901 auf 101.553 Yen gehoben, ist seither jedoch, nachdem keine neuen Nickelmünzen geprägt werden, wieder auf 52.129 Yen im Jahre 1902 und auf 40.900 Yen im Jahre 1903 gesunken.

Da der Eisenkonsum für die Entwicklung der kulturellen Verhältnisse eines Landes ungemein bezeichnend ist, sei die Einfuhr von Eisen in den verschiedenen, im Zollberichte verzeichneten Formen für die Jahre 1894 und 1903 angegeben (Menge in Piculs, Werte in Yen):

	1894		1903	
	Menge	Wert	Menge	Wert
Stangeneisen	673	1773	2.818	14.734
Draht, Platten, Reifen etc. .	1507	6103	13.479	76.510
Nägel	1499	8043	5.820	36 514
Altes Eisen	3913	9846	17.717	62.590
Galvanisches Eisen	.	.	4.328	47.613

Seit dem Jahre 1894 ist also die Menge des eingeführten Eisens von 7582 Pikuls auf 44.162 Pikuls gestiegen, und ihr Wert hat sich von 25.762 Yen auf 237.961 Yen erhöht. Für den tiefen Stand der wirtschaftlichen Verhältnisse Koreas zeugt übrigens die Tatsache, daß sich hierunter im Jahre 1893 3913 Pikuls altes Eisen befanden; im Jahre 1903 bezifferte sich die Einfuhr von altem Eisen auf 17.717 Pikuls, im Jahre 1893 betrug demnach die Einfuhr von Alteisen, mit dem man sich zur Herstellung der verschiedensten Gerätschaften begnügt, noch über 50 Prozent und im Jahre 1903 noch 40 Prozent des gesamten Eisenimportes.

Einen großen Aufschwung nahmen auch die Metallfabrikate (Eisen-, Stahl-, Kupfer-, Messing- und Zinnwaren), die im Werte von 242.291 Yen im Jahre 1903 gegen 42.527 Yen im Jahre 1894 eingebracht wurden; es kommen in erster Linie billige japanische Waren für den koreanischen Hausgebrauch in Betracht. Die Einfuhr von Waffen und Munition erfolgt fast ausschließlich auf Regierungsbestellung und zeigt daher große Schwankungen.

Bernstein kommt bei der Toilette des vornehmen Koreaners in Verwendung; ziemliche Quantitäten werden daher aus Deutschland nach Korea eingeführt. Im Jahre 1898 betrug der Wert dieser Einfuhr 11.495 Yen und fiel seither auf 5280 Yen im Jahre 1901 und 3671 Yen im Jahre 1903.

Digitized by Google

Die Ausfuhr von Säcken und Stricken zur Verpackung von Reis und Bohnen steht mit dem Ausfall der Ernten dieser Produkte im engsten Zusammenhange, und je nach ihrer Ergiebigkeit richtet sich auch die Menge der Einfuhr dieser Artikel (im Jahre 1903 319.954 Yen).

Der Verbrauch von Kerzen nimmt zu, und der Handel in diesem Artikel ist recht lohnend. Das Monopol der Schiffsmarke der englischen Firma Price, das in China noch immer besteht, scheint hier durch belgische Fabrikate gebrochen zu sein; auch aus Rangoon kommen alljährlich größer werdende Sendungen.

Anilinfarben werden teils direkt aus Deutschland (20 Prozent) oder durch chinesische Händler aus Shanghai nach Korea gebracht; die Einfuhrmengen zeigen große Schwankungen, die bedingt werden durch den Druck, der durch die infolge von Übereinfuhr aufgestapelten Lager auf den Markt ausgeübt wird. Im ganzen und großen ist die Nachfrage jedoch eine zunehmende.

Die Einfuhr von Mehl aus Amerika entwickelte sich in den letzten Jahren recht günstig und wird für das Jahr 1903 sogar mit 208.056 Yen bewertet, während sie in den vorhergegangenen Jahren nur 72 822 Yen und 76.995 Yen betrug.

Fensterglas (20.045 Yen im Jahre 1903 gegen 2873 Yen im Jahre 1894 und 11.046 Yen im Jahre 1901) kommt ausschließlich aus Belgien, während billige Spiegel zumeist von Japan geliefert werden; die letztere Einfuhr betrug im Jahre 1903: 37.471 Yen, im Jahre 1902: 24.288 Yen, im Jahre 1901: 32.624 Yen und im Jahre 1894: 14.703 Yen.

Die eingeführten Maschinen (345.377 Yen im Jahre 1903, 143.113 im Jahre 1902, 122.897 im Jahre 1901 und 3981 im Jahre 1894) dienen hauptsächlich den bergwerklichen Unternehmungen; vereinzelt sind noch Druckmaschinen, Münzprägevorrichtungen, Nähmaschinen, Schreibmaschinen und auch Fahrräder zur Einfuhr gekommen; es ist jedoch zu bemerken, daß auch Schreibmaschinen, Fahrräder und Nähmaschinen in den letzten Jahren in größeren Mengen eingebracht wurden.

Nähnadeln sind in der Einfuhr ziemlich schwankend; 1895 brachte eine Einfuhr von 23.503 Yen, die im Jahre 1899 auf 9190 Yen sank; in der Folge hob sie sich wieder auf 22.454 Yen im Jahre 1901, sank auf 11.976 Yen im Jahre 1902 und erreichte im Jahre 1903 17.083 Yen.

Unter den verschiedenen Provenienzen des Leuchtöles beherrscht das amerikanische Petroleum den koreanischen Markt völlig; nach langer Pause kam seit dem Jahre 1899 wieder im Jahre 1903 russisches Öl, wenn auch nur im Werte von 1954 Yen in den Handel; auch japanisches Petroleum kam im Jahre 1903 stärker in Aufnahme (53.146 Yen gegen 171 Yen im Jahre 1902) und seit 1897 kam wieder Sumatra-Öl in den Handel. Bei dem Umstande, daß die Petroleumlampe im Haushalte der Koreaner immer größere Anwendung und Verbreitung findet, dürfte die Petroleumeinfuhr immer mehr an Bedeutung und Umfang gewinnen.

Da der Bau der 270 Meilen langen Eisenbahn von Seoul nach Fusan im Jahre 1903 energisch in Angriff genommen wurde, stieg auch die Einfuhr von Eisenbahnmaterial auf 1 3/4 Millionen Yen, während sie in den Jahren 1902 nur 451.723 Yen und 1901 gar nur 273.923 Yen betrug.

Die Einfuhr von Seidenwaren war in den letzten beiden Jahren ziemlich unverändert (817.910 Yen und 846.707 Yen); Seidenwaren kommen ausschließlich aus China und dienen den Bedürfnissen der vornehmeren Klassen der koreanischen Bevölkerung.

Tabak, hauptsächlich billige Zigaretten aus Japan, weist im Jahre 1903 gegen die Vorjahre eine beträchtliche Zunahme auf. Die Einfuhr wird voraussichtlich noch größe Ausdehnung gewinnen, da der Verbrauch von Zigaretten in immer weiteren Kreisen der Bevölkerung Eingang findet. Der Wert der Einfuhr stieg von 198 602 Yen im Jahre 1902 auf 316.482 Yen im Jahre1903; noch im Jahre 1894 belief sich die Einfuhr auf nur 55.238 Yen.

Die Einfuhr von Papier hat sich in den Jahren 1900—1902 ziemlich stationär gehalten; ihr Wert stieg von 62.286 Yen nur auf 74.988 Yen; das Jahr 1903 jedoch brachte eine Einfuhr von 119.818 Yen; ein guter Dritteil dieser Einfuhr kommt aus Japan, der Rest aus England und Deutschland.

Seitdem die Einwanderung von Japanern größere Dimensionen annahm, entwickelte sich auch die Zuckereinfuhr kräftiger, da die Japaner für ihre Kuchenbäckereien verhältnismäßig viel Zucker benötigen. Im Jahre 1894 betrug die Zuckereinfuhr 6030 Pikuls im Werte von 51.811 Yen; im Jahre 1903 betrug sie 32.490 Pikuls im Werte von 242.799 Yen. Der Hauptsache nach kommt der Zucker aus den Raffinerien Hongkongs, geringe, aber stets größer werdende Sendungen langen aus Deutschland und in letzter Zeit auch aus Rußland ein

Der Anteil der acht gegenwärtig dem Verkehre eröffneten Häfen Koreas an dem Handel des Reiches (in Yen) ist in nachstehender Zusammenstellung ersichtlich gemacht; bei der Einfuhr ist nur der Import fremder Artikel berücksichtigt, und der Import koreanischer Artikel aus anderen Häfen erscheint nicht in Betracht gezogen.

	1894	1897	1902	1903
Chemulpo:				
Einfuhr . .	3,675.412	5,490.155	7,020.399	8,917.771
Ausfuhr . .	1,483.394	3,705.894	2,796.598	3,815.888
Chinanpo:				
Einfuhr . .	—	221.045	1,278.460	1,827.846
Ausfuhr . .	—	230.796	1,731.171	2,141.988
Kunsan:				
Einfuhr .	—	—	382.946	910.404
Ausfuhr . .	—	—	838.253	1,119.298
Mokpo:				
Einfuhr . .	—	36.074	418.056	449.323
Ausfuhr . .	—	36.608	1,587.936	1,820.558
Fusan:				
Einfuhr . .	1,016.156	2,706.244	2,210.463	3,393.542
Ausfuhr . .	1,157.882	5,029.873	3,195.389	2,582.479
Masampo:				
Einfuhr . .	—	—	211.024	169.477
Ausfuhr . .	—	—	263.442	276.367
Wonsan:				
Einfuhr . .	1,151.621	1,647.079	1,933.987	2,210.862
Ausfuhr . .	769.762	1,167.010	1,574.229	1,369.817
Songchin:				
Einfuhr . .	—	—	101.450	195.995
Ausfuhr . .	—	—	109.586	254.238
Ganz Korea:				
Einfuhr . .	5,843.189	10,100.597	13,556.785	18,275.220
Ausfuhr . .	3,411.038	10,170.181	12,056.604	13,680.633
Zusammen .	10,363.937	21,577.271	29,366.902	36.501.262

Bei weitem der wichtigste Hafen Koreas ist Chemulpo, der im Jahre 1903 nahezu die Hälfte der Gesamteinfuhr des Landes empfing und von dem über ein Vierteil der Gesamtausfuhr das Land verließ; sein Anteil am Gesamthandel ist über 40 Prozent. Durch die Eröffnung neuer Häfen (Mokpo, Chinanpo seit 10. Oktober 1897 und Kunsan, Masampo, Songchin seit 1. Mai 1899) ist die Bedeutung Chemulpos ein wenig gesunken, da im Jahre 1897 noch über 50 Prozent des gesamten koreanischen Handels über Chemulpo abgewickelt wurde. Fusan hat seit 1897 einen bedeutenden Rückgang erfahren, der nur durch die Ablenkung der Reisausfuhr durch die neu eröffneten Häfen von Kunsan und Mokpo zu erklären ist. Wonsan hat ebenfalls eingebüßt; allerdings wird berichtet, daß Waren, die früher über Wladiwostok auf dem Landwege nach Nordkorea gelangten, wegen der hohen Zölle, die im Jahre 1900 und 1901 in Rußland eingeführt wurden, nach Wonsan gebracht und von dort landeinwärts geschafft werden. Chinanpo wird voraussichtlich als Hafen von Pyoeng Yang eine gute Zukunft haben, zumal auch die dortigen englischen und amerikanischen Goldbergwerke eine vielversprechende Entwicklung nehmen. Ob Masampo jedoch eine Entwicklung zeitigen wird, ist noch sehr fraglich und aus den bisherigen Erfahrungen kann man keinen Schluß ziehen. Die Nähe des wichtigen Hafens von Fusan scheint ein Emporblühen Masampos nicht zu fördern.

In den letzten Jahren wurden folgende Schiffe in den einzelnen dem Verkehre eröffneten Häfen einklariert und zur Abfahrt abgemeldet:

Häfen		1897 Zahl	1897 Tonnen	1903 Zahl	1903 Tonnen
Chemulpo:	Dampfer .	292	181.382	740	386.280
	Segelschiffe	266	9.253	342	17.404
	Dschunken	427	10.041	405	5.925
Chinanpo:	Dampfer .	36	6.734	534	88.280
	Segelschiffe	12	614	739	15.610
	Dschunken	80	1.306	661	12.165
Kunsan:	Dampfer .	—	—	252	52.689
	Segelschiffe	—	—	66	3.808
	Dschunken	—	—	44	701
Mokpo:	Dampfer .	19	8.449	412	235.830
	Segelschiffe	3	104	71	4.418
	Dschunken	4	98	21	279
Fusan:	Dampfer .	326	240.681	845	499.558
	Segelschiffe	228	14.460	396	24.764
	Dschunken	510	12.616	777	9.839
Masampo:	Dampfer .	—	—	165	26.676
	Segelschiffe	—	—	1	19
	Dschunken	—	—	16	137
Wonsan:	Dampfer .	142	109.260	359	208.030
	Segelschiffe	63	6.013	62	6.684
	Dschunken	9	224	8	85
Songchin:	Dampfer .	—	—	241	146.620
	Segelschiffe	—	—	2	204
	Dschunken	—	—	—	—
Zusammen:	Dampfer .	815	546.546	3548	1,643.963
	Segelschiffe	572	30.444	1679	72.911
	Dschunken	1030	24.285	1932	29.131
	Zusammen	2417	601.275	7159	1,746.005

Der Flagge nach waren die einzelnen Nationen wie folgt beteiligt:

Digitized by Google

Flagge		1897 Zahl	1897 Tonnen	1903 Zahl	1903 Tonnen
Amerikan.:	Dampfer .	—	—	25	3.792
	Segelschiffe	—	—	36	959
Englisch:	Dampfer .	14	13.794	7	15.115
	Segelschiffe	—	—	—	—
Chinesisch:	Dampfer .	—	—	1	241
	Dschunken	99	937	761	10.375
Französisch:	Dampfer .	—	—	1	1.299
	Segelschiffe	—	—	1	1.776
	Zusammen	—	—	2	3.075
Deutsch:	Dampfer .	42	40.717	12	8.665
Japanisch:	Dampfer .	521	415.994	2507	1,295.223
	Segelschiffe	341	23.642	700	51.834
	Dschunken	923	23.268	1156	18.644
Koreanisch:	Dampfer .	214	52.609	842	142.726
	Segelschiffe	231	6.802	937	18.056
	Dschunken	8	80	15	112
Norwegisch:	Dampfer .	—	—	12	4.022
Russisch:	Dampfer .	24	23.432	141	173.380
	Segelschiffe	—	—	5	286
Zusammen:	Dampfer .	815	546.546	3548	1,643.963
	Segelschiffe	572	30.444	1679	72.911
	Dschunken	1030	24.285	1932	29.131
	Zusammen	2417	601.275	7159	1,746.005

Der Schiffsverkehr in den offenen Häfen hat sich seit dem Jahre 1895 von 1696 Fahrzeugen auf 7159 gehoben; die Tonnenanzahl stieg in derselben Zeit von 406.120 auf 1,746.005. Den stärksten Schiffsverkehr hat Fusan, den es allerdings nicht so sehr seinem Handel, sondern in erster Linie seiner geographischen Lage verdankt. Diese führt ihm viele Schiffe, die von Japan kommen, zu, die den Hafen anlaufen, oft ohne nennenswerte Handelsoperationen vorzunehmen. Im Jahre 1895 liefen Fusan 769, im Jahre 1903 schon 2018 Fahrzeuge an; die Tonnenzahlen waren 195.084, beziehungsweise 534.161. Chemulpo wurde hingegen von 773, beziehungsweise 1487 Schiffen mit 122 470 *t*, beziehungsweise 409 609 *t* angelaufen.

Selbstverständlich ist die japanische Flagge in den koreanischen Gewässern bei weitem vorherrschend; im Jahre 1895 liefen unter japanischer Flagge 1268 Fahrzeuge mit 167.762 *t* die koreanischen Häfen an; im Jahre 1903 waren es jedoch bereits 4363 Fahrzeuge mit zusammen 1,365.701 *t*. Der prozentuelle japanische Anteil der Tonnen am koreanischen Gesamtseeverkehre stieg daher in dem gedachten Zeitraum von 41 Prozent auf 78 Prozent. Die beiden großen japanischen Dampfschiffahrtsgesellschaften Nippon-Yushen Kaisha und Osaka Shosen Kaisha, die beide von der japanischen Regierung Subventionen erhalten, haben den Hauptanteil an dem Dampferverkehr Koreas mit dem Auslande.

Bis zum Beginne des Krieges hatte die Nippon-Yushen Kaisha folgende regelmäßige Linien: 1. Eine vierwöchentliche Linie Kobe—Moji—Nagasaki—Fusan—Chemulpo—Chefoo—Port Arthur und zurück. 2. Eine vierwöchentliche Linie Kobe—Moji—Nagasaki—Fusan—Chemulpo—Chefoo—Tongku—Newchwang und zurück. 3. Eine vierwöchentliche Linie nach Wladiwostok, die Wonsan-Songchin anlief. Die Dampfer der Osaka-Shosen Kaisha beschränken sich nur auf den koreanisch-japanischen Verkehr, 5 Dampfer der Gesellschaft liefen wöchentlich zweimal von Kobe über Fusan, Mokpo, Masampo und Kunsan nach Chemulpo und nach Chinampo. Beide Gesellschaften sandten natürlich zur Zeit des regsten Verkehres viele Extradampfer, um der Reis- und Bohnenausfuhr genügen zu können. Mit Ausbruch des Krieges mußten diese Linien eingestellt werden, doch der Verkehr wurde durch gecharterte deutsche und besonders norwegische Dampfer aufrecht erhalten. Auch die Russen, und zwar die Chinese Eastern Railway Comp. hatte seit 1900 zwei regelmäßige Dampferlinien, und zwar: 1. einmonatliche Linie von Shanghai nach Port Arthur—Chemulpo—Nagasaki—Wladiwostok—Nagasaki—Chemulpo—Port Arthur—Chefoo—Shanghai und retour. 2. eine vierwöchentliche Linie Shanghai—Taku—Chefoo—Port Arthur—Chemulpo—Nagasaki—Fusan—Wönsan—Wladiwostok—Wönsan—Fusan—Nagasaki—Chemulpo—Chefoo—Port Arthur—Chefoo—Taku—Shanghai in Tätigkeit, die natürlich bei Beginn der Feindseligkeiten eingestellt werden mußten. Der direkte Verkehr mit China, besonders Shanghai, war bisher sehr stiefmütterlich bedacht, da keine regelmäßige Linie bestand, was ziemlich auffallend ist, da ein Dritteil der Einfuhr aus Shanghai kommt. Die deutsche Hamburg—Amerika-Linie hat für 1905 diesem Bedürfnis abzuhelfen gesucht, indem sie eine 14tägige Fahrt zwischen Shanghai und Chemulpo (gelegentlich auch über Fusan und bis Chinampo) ankündigte. Dieselbe Gesellschaft plant auch eine zweite Linie Kobe—Moji—Chemulpo—Chinampo—Tsintau—Kobe.

Die Frachtraten wurden von Shanghai nach Chemulpo über Japan mit 9—14 Yen, je nach dem Werte der Waren und für direkte Fahrten mit 7 Yen für die *t* notiert. Da, wie zu erwarten ist, nunmehr regelmäßige direkte Dampferlinien zwischen Shanghai und Chemulpo den Verkehr erleichtern und verschnellern werden, dürften die Frachtsätze, die in Anbetracht der verhältnismäßig kurzen Entfernung zwischen diesen Häfen als sehr hoch bezeichnet werden müssen, wohl bald herabgesetzt werden.

Am 18. September 1899 wurde eine Teilstrecke der ersten koreanischen Eisenbahn, Chemulpo—Seoul, dem Verkehr übergeben und am 8. Juli 1900 gelangte die ganze, 26¼ englische Meilen lange Linie zur Eröffnung. Im Jahre 1898 wurde einer japanischen Gesellschaft die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Seoul nach Fusan gegeben. Erst Ende August 1901 begann man mit den Arbeiten dieser 287 englische Meilen langen Linie, und man erwartete, daß die ganze Strecke erst 1907 fertig sein würde. Die kriegerischen Ereignisse und das Bestreben der Japaner, eine rasche Verbindung mit Nordkorea so bald als möglich zur Verfügung zu haben, förderten die Arbeiten derartig, daß schon am 1. September 1904 der Bau der Eisenbahn in der Hauptsache vollendet war. Die zahlreichen Überbrückungen sind zwar noch nicht der Vollendung zugeführt, die Züge werden über provisorische Holzbrücken geleitet, während die steinernen und eisernen definitiven Brücken sich noch im Bau befinden. Die Schnelligkeit der Züge erleidet hiedurch zwar noch eine Verminderung, doch seit 1. Juni 1905 gelangen Züge von Seoul nach Fusan in 14 Stunden; der Reisende kann daher ohne Unterbrechung in einem Tage die Halbinsel durchfahren. Über die Bahn Seoul—Wönsan, die als Militärbahn der Japaner gebaut wird, dringt gar nichts in die Öffentlichkeit, ebenso verlautet über die Feldbahn Seoul—Piong-Yoeng fast gar nichts. Der russisch-japanische Krieg wirkte jedenfalls auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Korea sehr anspornend.

Den Geldverkehr in den offenen Häfen Koreas vermitteln japanische Banken, besonders die »Erste Bank« (Dai Ichi Ginko), die ihren Hauptsitz in Tokio und ein Stammkapital von 5 Millionen Yen hat und Filialen in allen offenen Häfen Koreas unterhält; außer ihr sind in Chemulpo, Fusan und Wönsan noch die Japanische »58. Bank« und »18. Bank« vertreten. Während diese Banken in erster Linie dem Geldverkehre in Korea selbst und zwischen Japan und Korea dienen, ist für das Geldgeschäft mit dem übrigen Auslande durch Agenturen der »Chartered Bank of India, Australia and Japan«, der »Hongkong and Shanghai Banking Corporation« und der »Deutsch-asiatischen Bank« in Chemulpo gesorgt; kurze Lebensdauer hatte daselbst die Agentur der »Russisch-Chinesischen Bank«, die, im Jahre 1902 errichtet, bereits im Frühjahre 1904 mit Beginn des Krieges ihre Tätigkeit einstellen mußte.

Das Geldwesen Koreas liegt sehr im argen. In den offenen Häfen und Plätzen herrscht wohl das japanische Geld vor, im Innern jedoch ist es geradezu unbekannt, wo die neueren koreanischen Nickelmünzen die alten Kupfer-Käsch nicht einmal noch verdrängen konnten. Da die koreanische Regierung bei der Ausprägung der Nickelmünzen bedeutende Gewinne erzielte, wurden große Mengen dieser Münzen in Umlauf gesetzt; da dann in der Folge auch Private mit oder ohne Zustimmung der Regierung Nickelmünzen prägen ließen, bildete sich bei der überreichen Menge dieser Münzen vom Jahre 1899 ab ein gewaltiges Dis-

Digitized by Google

agio zum Nachteile der koreanischen Nickelmünze aus. Der Nickeldollar, der bis dahin mit dem Yen al pari stand, sank im Werte immer mehr und notierte im Frühjahre 1905 nur mehr 0·41 Yen. Die Kursverhältnisse sind gegenwärtig sogar so schlecht, daß die Ausgabe von falschen Nickelmünzen keinen Gewinn mehr abwirft.

Über den Verkehr Koreas mit Österreich-Ungarn ist gar nichts mit Sicherheit festzustellen, da eben nur die letzte Provenienz (Japan, China) für die Zollstatistik maßgebend ist. Dem Vernehmen nach ist aber auch ein Verkehr der österreichischen Industriellen mit Korea noch gar nicht angebahnt; da Deutschland in vielen Artikeln ein sehr gutes und auch lohnendes Geschäft mit Korea seit vielen Jahren betreibt, seien jene Artikel angeführt, die auch von Österreich-Ungarn nach Korea ausgeführt werden könnten, wie Nähnadeln, Draht, Nägel, Zündstoffe, Schlösser und Fensterriegel, Hufeisen, Schrauben, Gewehre und Patronen, Papier und Papierwaren, Haushaltungsgegenstände (Emailwaren), Bier, Zucker, Butter u. s. w.

DIE BELGISCHEN INTERESSEN IN CHINA.

Das verhältnismäßig kleine, aber wohlhabende und von lebhaftem kommerziell spekulativem Geist erfüllte Belgien ist an chinesischen Geschäften in sehr bedeutendem Maße beteiligt. Eine seit April laufenden Jahres erscheinende, den belgisch-chinesischen Geschäftsbeziehungen gewidmete Monatsschrift »Chine et Belgique«, Organ der belgisch-chinesischen Handelskammer, bringt hierüber folgende Mitteilungen. Hieher gehören nachfolgende Bank- und Finanzgesellschaften: die »Societe Asiatique«, begründet in Brüssel am 13. April 1901 mit 15 Millionen Francs Kapital, Sitz in Brüssel, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit Durchführung einer Reihe von Finanz-, Industrie- und Handelsgeschäften; weiters die »Compagnie Internationale d'Orient«, begründet in Brüssel am 28. März 1900, Kapital 9·525 Millionen Francs, Sitz in Brüssel, chinesische Filiale in Shanghai, Gegenstand ihrer Tätigkeit allerlei industrielle Operationen, öffentliche Arbeiten, Handels- und Finanzgeschäfte in Ostasien (in letzter Zeit insbesondere die Kohlengruben in Kaiping, Tramway und Beleuchtungsgesellschaft in Tientsin, sowie eine Explorationsgesellschaft für die Provinz Fokien, Yangtze-Valley Comp. Limit., die französische Gesellschaft für die Eisenbahn der Provinz Schansi, Eisenbahngesellschaft Shanghai—Nanking, Eisenbahngesellschaft Tientsin—Tschinkiang); ferner die »Banque Sino-Belge«, errichtet in Brüssel am 5. März 1902, Anfangskapital 1 Million Francs, erhöht auf 2 Millionen im Dezember 1904, Sitz in Brüssel mit Filiale in Shanghai, beschäftigt sich mit Bankoperationen aller Art, Inkasso und Geschäftsvermittlung im allgemeinen, endlich die »Terrains Belges de Hankow« zur Verwertung einer Terrainkonzession, die sich 2 *km* lang an den Kais von Hankow hinzieht, in der Nähe des dortigen Bahnhofes der Linie Peking—Hankow.

Sodann sind die Eisenbahnen und Tramwaylinien zu erwähnen, an welchen belgisches Kapital beteiligt ist, vorerst die »Societé d' etudes des chemins de fer en Chine«, errichtet in Brüssel am 23. März 1897, Kapital 1 Million Francs, Sitz in Brüssel, beschäftigt sich mit allen die Konzessionierung, den Bau und die Betriebsführung von Eisenbahnen in China betreffenden Angelegenheiten, einschließlich der Lieferung von Eisenbahnmaterial aller Art und jedweder kommerzieller und finanzieller Geschäfte, die mit dem Hauptgegenstand der Gesellschaftstätigkeit in Verbindung stehen, unter besonderer Erlaubnis der Generalversammlung auch Beteiligung an industriellen und Bergbauunternehmungen bis zur Hälfte des Kapitals. (Diese Gesellschaft war bisher insbesondere am Bau der Linie Peking—Hankow beteiligt); die »American China development Comp. Limit.«, begründet in New-York am 19. Dezember 1895 Kapital 3 Millionen Francs, Domizil in New-York, Sitz der Verwaltung in Brüssel, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit Errichtung und Betriebsführung der Eisenbahn Hankow—Canton. (Speziell diese Gesellschaft erregte aber in China Verdacht, daß es sich um eine Scheinoperation zugunsten russisch-französischer, politischer Interessen handle, und die betreffende Konzession wurde von der chinesischen Regierung zurückgekauft, und zwar mit Hilfe eines von der britischen Kolonie Hongkong gewährten Darlehens); sodann die »Compagnie Internationale de Tramways et d'eclairage de Tientsin«, errichtet in Brüssel am 14. Juni 1902, Kapital 6·25 Millionen Francs, Sitz der Gesellschaft in Brüssel, Sitz der chinesischen Zentralverwaltung in Tientsin, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit, wie ihr Titel besagt. (Die Gesellschaft besitzt gemäß kaiserlichen Beschlusses vom 7. Juli 1903 das Monopol für den Betrieb der Tramway und der elektrischen Beleuchtung im chinesischen Viertel von Tientsin. Verhandlungen mit den fremden Konzessionen in Tientsin, behufs Ausdehnung der Gesellschaftstätigkeit auch auf dieses Gebiet sind im Gange. Das geplante Netz soll inklusive der fremden Konzessionen 15 3 *km* lang sein mit einem Fünfminutenverkehr. Die Bauarbeiten dürften Ende des Jahres 1905 fertig gestellt werden); sodann die »Compagnie Generale de chemins de fer et de Tramways en Chine«, errichtet in Brüssel am 26. März 1900, Kapital 1 Million Francs, Sitz der Gesellschaft in Brüssel, Gegenstand der Geschäftstätigkeit Errichtung und Betriebsführung von Eisenbahnen und Tramways in China. (Diese Gesellschaft hat die Konzession der Eisenbahn Kaifongfu—Sinanfu unter gleichen Bedingungen erhalten, wie die Linie Peking—Hankow, wonach das Baukapital mittels eines Anlehens der chinesischen Regierung aufzubringen ist; ferner ist die Gesellschaft auch an der Tramway von Tientsin beteiligt.)

Belgisches Kapital ist ferner in verschiedenen Bergbaugesellschaften investiert, so in der »Chinese Engineering & Mining Comp. Limit.«, mit der in Belgien üblichen Bezeichnung »Société des Charbonnages de Kaiping«, errichtet in London am 21. Dezember 1900, Kapital 25 Millionen Francs, Domizil in London, Sitz der Verwaltung in Brüsssel, chinesische Generaldirektion in Tientsin, Zweiganstalten in Shanghai, Kaiping, Tschingwantao, Tschifu, Canton, Hongkong, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit Betrieb von Bergbau in China.

Diese Gesellschaft beutet die ungeheuren Kohlenlager von Kaiping aus, für welche bereits im Jahre 1878 eine eigene Gesellschaft begründet wurde; sie besitzt Dampfer, Grundstücke in mehreren chinesischen Häfen (und besonders im Hafen von Tschingwantao [5400 *ha*], in einem stets eisfreien Hafen im Meerbusen von Petschili); ferner ist zu nennen die in Brüssel am 23. Mai 1900 begründete Gesellschaft »La Chine«, Kapital 1·35 Millionen Francs, Domizil und Sitz der Verwaltung in Charleroi, Zweiganstalten in Brüssel und Tientsin, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit Nachforschung nach chinesischen Lagern brauchbarer und wertvoller Mineralien und Gesteine. (Auf Grund der Resultate einer von der Gesellschaft entsandten Forschungsmission wurden Konzessionen für ein Gebiet von 4 *km* erworben, sowie Hütten- und Röstwerke errichtet; gegenwärtig wird wegen Begründung einer Betriebsgesellschaft an Stelle der bisherigen Explorationsgesellschaft verhandelt; ferner hat »La Chine« eine Option auf Kohlenlager am Yangtsekiang erworben; die Zweiganstalt in Tientsin unterhält ein chemisches Laboratorium und eine Raffinierungsanstalt für wertvolle Metalle); weiters ist zu nennen die »Société Franco-Belge de d' entreprises

Digitized by Google

industrielles en Chine«, begründet in Brüssel am 16. Februar 1901, Kapital 1 Million Francs, Domizil in Brüssel, Gegenstand der Gesellschaftstäigkeit Betrieb von Minen und Erwerbung von Konzessionen aller Art, öffentliche Arbeiten, Schaffung von Bank- und Creditinstituten. (Diese Gesellschaft hat von einer in Liquidation getretenen anderen Gesellschaft folgende Besitztümer übernommen: Kohlenlager in der Provinz Hupe von 9000 *ha*, Kohlenlager bei Nanking, 25 *km* von dieser Stadt im Ausmaße von 135.000 *ha*, und die Konzession für die Bahnlinie Kiangkow—House.

Unter den mit belgischem Kapital begründeten Handelsgesellschaften sind zu nennen: »Comptoirs en Chine« (The China commercial and industriel Comp. Limit.), errichtet in Brüssel den 8. November 1899, Kapital 1·15 Millionen Francs, Domizil in Brüssel, Filiale in Hankow, Agentur in Tientsin, Gegenstand der Gesellschaftstätigkeit Studium und Durchführung aller kommerzieller, montanistischer, industrieller oder finanzieller Unternehmungen in Ostasien. (Diese Gesellschaft besitzt die »Belgische Konzession« in Tientsin und große Grundflächen in Hankow; die genannte Konzession liegt am linken Ufer des Peiho, umfaßt 100 *ha* mit 1100 *m* Kais; in Hankow besitzt die Gesellschaft eine kleine Enklave in der französischen Konzession, ein selbständiges Terrain von 2 *ha* am Flusse und eine größere Grundfläche von 12 *ha* längs des Flusses, ferner eine Anlage für die Zubereitung und Ausfuhr von Häuten) Endlich ist Belgien an den im chinesischen Besitze stehenden Eisenwerken von Hanyang (bei Hankow) dadurch beteiligt, daß diese von einem belgischen Ingenieure geleitet und vornehmlich von belgischen Ingenieuren in einem gewissen Zusammenhange mit der Cockerillgesellschaft in Lüttich betrieben werden.

Trotz dieser großartigen Erfolge in ihren Bemühungen um Festsetzung innerhalb der chinesischen Volkswirtschaft finden die Belgier das Resultat ihrer bisherigen Tätigkeit dennoch für unzureichend und streben mit allen Kräften die Errichtung weiterer in China tätigen kommerziellen, industriellen, Bergbau- und Verkehrsgesellschaften an.

MISZELLEN.

Der antiamerikanische Boykott der Chinesen und Japan. Ein vom 9. August l. J. datierter Bericht der k. u. k. Gesandtschaft in Tokio macht nachfolgende Mitteilungen über den antiamerikanischen Boykott der Chinesen und seine Beziehungen zu Japan: In Shanghai, Amoy, Tientsin, Shasi, Wuchang, Hankou, Nanking, Ningpo, Fretschou, Kanton, Swatow u. s. w. haben die Chinesen, gereizt durch die Ausschließung ihrer Landsleute aus Amerika, große Versammlungen abgehalten und beschlossen, keine amerikanischen Waren zu kaufen. In Amoy wurde sogar das Personal des amerikanischen Konsulates insultiert. Diese Boykottbewegung ist nun auch schon nach Japan übergesprungen. In Nagasaki wurde von dort ansässigen Chinesen eine Revolution, welcher auch schon die chinesischen Kaufleute in Yokohama beigetreten sind, angenommen, folgenden Inhalts: 1. Vom 1. August ab ist auf keinem amerikanischen Schiffe Ware zu befördern. Die von amerikanischen Schiffen gebrachten Waren werden nicht angenommen. Amerikanische Waren werden nicht gehandelt, Waren, die über Amerika gekommen sind, werden gleichfalls nicht gehandelt. 2. Warenlieferungen aus älteren Kontrakten werden bis Ende November noch angenommen; von jener Zeit ab nicht mehr. Neue Kontrakte mit Amerika werden nicht geschlossen.

Man hört vielfach sagen, daß aus diesem »amerikanischen Boykott«, wie dieser »chinesische Boykott gegen Amerika« in Japan kurz genannt wird, der deutsche Handel den größten Nutzen ziehen werde; dies mag so sein, sollte der Boykott längere Zeit dauern, für den Augenblick aber kommt er den Japanern am meisten zu statten, da diese dadurch in den Stand gesetzt werden, sowohl ihre eigenen Erzeugnisse in größerer Menge auf den nahen chinesischen Markt zu werfen, als auch den Zwischenhandel zwischen dem Boykotter und den Boykottierten zu übernehmen. Da die Einschränkungen des amerikanischen Immigrationsgesetzes und die strenge Durchführung des letzteren den japanischen Arbeiter ebenso treffen, wie seinen gelben Bruder in China, und zwar nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern ebenso in Kanada und Australien, so ist die Frage nicht uninteressant, wie sich Japan in der Folge zum Boykott der Chinesen stellen, d. h. welchen Rückschlag derselbe auf Japan ausüben werde? Diese Frage wurde übrigens schon kürzlich von einem Blatte in Tokio in praktischem Sinne dahin beantwortet, daß Retorsionsmaßregeln, wie sie jetzt von Chinesen in Angriff genommen werden, ein zweischneidiges Schwert seien, unter dem auch der Angreifer leicht verbluten könne.

Übrigens scheint der gelben Rasse in den Vereinigten Staaten eine bessere Zukunft zu dämmern; die energische Haltung der Chinesen hat ohne Zweifel dort Eindruck gemacht, und Mr. Taft hat knapp vor seiner Ausreise über Japan nach den Philippinen in einer in San Franzisko gehaltenen öffentlichen Rede auf die Notwendigkeit einer Änderung des Einwanderungsgesetzes zu gunsten der Chinesen hingewiesen. Besonders was die Japaner betrifft, hätten die bisherigen strengen Einschränkungen jetzt, nachdem Japan eine ebenbürtige, gefürchtete Großmacht geworden, kaum aufrecht erhalten bleiben können. Diese Boykottbewegung, auch eine der vielen Wirkungen des russisch-japanischen Krieges, von vielen anfänglich unterschätzt, sollte vielmehr sehr ernst beurteilt werden; sie bedeutet ein allmähliches Erstarken Chinas, sie ist eine Bewegung, nicht von Boxern ausgehend, sondern organisiert und genährt von der gebildeten Klasse, aus der die Reformer hervorgingen.

Die antiamerikanische Boykottbewegung in China. Im Vordergrunde sämtlicher kommerzieller Fragen Chinas stand im Juli laufenden Jahres, wie der Julibericht des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai mitteilt, die überraschende Wendung, welche die Boykottbewegung genommen hat, die durch den zwischen den Vereinigten Staaten und China zu erneuerndeo Vertrag bezüglich der Ausschließung von chinesischen Immigranten verursacht worden ist. Während es im Juni laufenden Jahres noch so aussah, als ob »von den praktischen Folgen dieser Bewegung in Shanghai nichts zu spüren« sei, hat die Agitation der chinesischen Kaufmannsgilden, welche nun leider auch von den Studenten und anderen unruhigen Elementen der Bevölkerung aufgenommen wurde und aus einer rein antiamerikanischen (wie es ihr ursprünglicher Zweck war) in eine allgemein fremdenfeindliche Bewegung auszuarten droht, gegen alle Erwartung in Shanghai — wie auch in Mittel- und Südchina — das Geschäft mit Waren amerikanischer Herkunft völlig lahmgelegt. Zahlreiche von Vertretern aller Handelsgilden, Studenten und selbst Frauen besuchte Meetings haben stattgefunden und selbst die Kuli beteiligten sich an der Protestbewegung, indem sie beschlossen, für amerikanische Schiffe nicht zu arbeiten. So hat nun diese Boykottaktion, die anfänglich gar nicht ernst genommen und als »bluff« bezeichnet wurde, sozusagen über Nacht eine sehr ernste Form angenommen, deren Wirkung um so nachhaltiger ist, als die nun schon seit Monaten andauernde Handel-stagnation, vollkommene Überfüllung der Lagerhäuser u. s. w. eine Verschärfung erfahren hat, welche die Situation äußerst kritisch gestaltet.

Jedenfalls muß man die ausgezeichnete Organisation der Bewegung anerkennen, der es gelungen ist, das angestrebte Ziel in rücksichtsloser Weise zu verfolgen, ohne

Digitized by Google

daß es dabei bis Ende Juli 1905 zu nennenswerten Ausschreitungen gekommen wäre, von einer Beschimpfung des amerikanischen Konsulates in Amoy abgesehen, der jedoch die Genugtuung der chinesischen Regierung auf dem Fuße folgte.

Bisher ist nur das nordamerikanische Einfuhrgeschäft in Mitleidenschaft gezogen worden, während das Ausfuhrgeschäft der amerikanischen Kaufleute in China noch nicht gelitten hat. Wenn man in Betracht zieht, daß der Wert der Ende Juli in Shanghai lagernden oder für Shanghai bestellten Waren amerikanischer Herkunft auf ca. 40 Millionen Taels geschätzt wird, kann man ermessen, welch schwere Verluste der amerikanische Handel durch den Boykott erleiden muß. Da, wie bereits gesagt, die Bewegung weit über ihr Ziel geschossen und die ernsteren chinesischen Handelskreise alle Kontrolle über dieselbe verloren haben, so daß nicht nur bei Zulassung weiterer Agitation dem fremden Handel überhaupt Gefahr droht, ja selbst eine allgemein fremdenfeindliche Bewegung befürchtet wird, sah sich die Shanghaier Handelskammer veranlaßt, im Wege des Konsularkorps an die Intervention des diplomatischen Korps zu appellieren, damit die chinesische Regierung bewogen werde, die nötigen Maßregeln zu treffen, um der Bewegung Einhalt zu gebieten, so lange dies noch möglich ist. Dieser Schritt wird hoffentlich auch den gewünschten Erfolg haben.

Während der Absatz in Shanghai und nach den Yangtzehäfen unter den geschilderten Verhältnissen im Juli laufenden Jahres noch weitere bedeutende Einbußen erlitten hat, hat die Situation des Reexportgeschäftes nach dem Norden gleichzeitig eine ziemliche Besserung erfahren. Dies ist nicht nur dem Umstande zuzuschreiben, daß dank der energischen Aktion des Vizekönigs Yuanschikai dort die Bewegung im Keime unterdrückt wurde, so daß in Tientsin und Niutschwang amerikanische Waren nach wie vor willige Abnehmer finden, sondern teilweise auch darauf zurückzuführen, daß dem Mangel an Transportmitteln auf den Wasserstraßen des Hinterlandes von Niutschwang wieder abgeholfen wurde.

Eisenbahnen in China. Bereits im August 1905 war der Rückkauf der Konzession der Kanton—Hankow-Bahn seitens der chinesischen Regierung vom Morgan-Syndikat angebahnt. Wie seither bekannt wurde, beträgt die zu diesem Zwecke bei der Hongkong & Shanghai Banking Corporation (englisches Kapital) aufgenommene Anleihe 6,750.000 Golddollars zu dem für chinesische Verhältnisse niedrigen Zinsfuß von $4^1/_2$ Prozent. Als Sicherstellung gelten die Einnahmen der Opiumsteuern in den Provinzen Hunan und Kwangtung. Es verlautet, daß die englischen Geldgeber sich vorbehalten haben, die Hälfte aller beim Bau beschäftigten Ingenieure zu stellen und 50 Prozent aller Materiallieferungen zu übernehmen; die andere Hälfte soll den Japanern zugesagt sein. Falls dies richtig ist, wird man es also in Zukunft statt mit einer amerikanischen oder amerikanisch-belgischen Bahn mit einer englisch-japanischen zu tun haben.

Die von den bereits im Betriebe befindlichen Bahnlinien erzielten günstigen finanziellen Ergebnisse scheinen bei den chinesischen Kapitalisten eine Art Eisenbahnfieber hervorgerufen zu haben. Während im August 1905 eine Gruppe reicher Chinesen der Tschekiang-Provinz das zum Bau der Sutscheu—Hangtscheu—Ningpo-Bahn notwendige Kapital subskribiert hat und die Zurückziehung der einer englischen Firma erteilten Konzession verlangte, liegt nun aus Szechuan, der reichsten Provinz Chinas, die Nachricht vor, daß dortige Kapitalisten die Summe von 10 Millionen Taels aufgebracht haben, um eine Bahnverbindung mit Hankow herzustellen. Der Generalgouverneur dieser Provinz soll die Deckung des eventuellen Fehlbetrages aus amtlichen Mitteln zugesagt haben. (Augustbericht des k. u. k. Konsulates in Hongkong.)

Der Bau der Eisenbahn von Shanghai nach Nanking schreitet, nach dem Augustberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai, rasch vorwärts. Eine zur Landung von Eisenbahnmaterial in Wusung gebaute Brücke wurde bereits in Benützung genommen. Auch die Arbeiten beim Tunneldurchstich in Tschinkiang sind schon in Angriff genommen worden. Man nimmt an, daß die ganze Strecke bis Sutscheu in einem Jahre vollendet sein wird.

Von der Yueh—Hanbahn (Canton—Hankow) ist zu berichten, daß Pierpont Morgan die Konzession der chinesischen Regierung für $6^1/_2$ Millionen Taels rückverkauft hat. Der bezügliche Vertrag wurde anfangs September in Washington unterzeichnet. Da die beteiligten Provinzen Kwangtung, Hunan und Hupeh nur $3^1/_2$ Millionen aufbringen können, hat die chinesische Regierung den Fehlbetrag von 3 Millionen Taels bei englischen Kapitalisten (Hongkong & Shanghai Banking Corporation) aufgenommen; Sicherstellung für diese Anleihe bilden die Einkünfte des Salzmonopols in den Hu-Kuang-Provinzen, nach einer anderen Version die Zolleinnahmen von Canton.

Die Bestrebungen Chinas, ausländische Konzessionen rückzukaufen, waren nicht so glücklich bei der Tientsin—Tschinkiangbahn, die quer durch Schantung geht. Der deutsche und englische Gesandte erklärten dem Waiwupu, daß ihre Regierungen darüber überhaupt nicht verhandeln könnten.

Die Sutscheu—Hangtscheu—Ningpo-Eisenbahnkonzession der englischen Firma Jardine, Matheson & Co. ist hingegen gefährdet, da eine ganze Reihe von einflußreichen Chinesen der Tschekiangprovinz in einem Telegramm an den Generaldirektor der Bahnen Sheng—Kung-pao erklärt haben, sie hätten das zur Konstruktion dieser Linie nötige Kapital subskribiert, und auf die Zurückziehung dieser Konzession dringen.

Der Bau der neuen Linie Tschengtschou—Kaifeng (Hunanprovinz) hat bereits begonnen; wenn diese Linie mit Nanking und Schantung verbunden sein wird, was eine Frage einer nahen Zukunft ist, wird ein schönes Stück des binnenländischen China in zwei Tagen erreichbar sein, wozu jetzt mehrere Wochen nötig sind.

Neue Eisenbahnpläne sind jetzt in China an der Tagesordnung. Kaum haben die Arbeiten an der Bahn von Peking nach Kalgan begonnen, so tauchen schon Pläne auf, diese Strecke bis Urga auszudehnen. Im Yangtzetal soll sich ein belgisch-chinesisches Syndikat, als dessen Vertreter belgischerseits ein gewisser M. Ruffert genannt wird, um die Konzession einer Bahn von Shanghai nach Tschangtscha (Hauptstadt der Hunanprovinz) bewerben. Es ist kaum anzunehmen, daß der Bau dieser Bahn mit der neuen Anleihe von 12,700.000 Francs, welche die Regierung von belgischen Kapitalisten aufgenommen hat, im Zusammenhang steht, obschon dieses Geld für den Ausbau des Eisenbahnnetzes bestimmt ist.

Eine japanische kommerzielle Mission in der Mandschurei. Über 50 Beamte im japanischen Ministerium für Handel und Ackerbau haben sich kürzlich nach der Mandschurei begeben, um die allgemeinen Verhältnisse und Geschäftsmöglichkeiten dieses Landes, insoweit es dem japanischen Unternehmungsgeiste ein Feld zur Betätigung bietet, kennen zu lernen.

Die chinesische Reichsbank. Die vom Pekinger Finanzministerium gegründete chinesische Reichsbank hat nach dem Septemberberichte des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai am 28. September 1905 in ihrer Pekinger Zentrale die Geschäfte begonnen.

Eine neue Dockgesellschaft in Shanghai. In Shanghai soll nach dem Septemberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Shanghai ein neues Dockunternehmen, die »Vulcan Ironworks«, mit einem Aktienkapital von 500.000 Taels gegründet werden. Die Gesellschaft hat bereits ein großes Grundstück am Whangpooflusse mit einer Wasserfront von ca. 130 *m* Länge erworben.

Die Provinzialausstellung in Adrianopel. Am 1. September l. J. wurde in Adrianopel, wie der Septemberbericht des dortigen k. u. k. Konsulates mitteilt, eine Ausstellung von landwirtschaftlichen und Industrieprodukten des Vilajets eröffnet. Diese soll bis zum 16. Oktober l. J. dauern. Zugelassen wurden außer den obgedachten Kategorien von Produkten Werke der Kunst und des Kunstgewerbes, ferner Bergwerksprodukte, so daß die Ausstellung eine allgemeine Provinzausstellung darstellt. Zur Vorbereitung waren nur $2^1/_2$ Monate bestimmt, weshalb die hieran geknüpften Erwartungen nicht hochgeschraubt werden konnten, zumal in der Türkei eine derartige Ausstellung wohl noch nie stattfand und deshalb keine sachkundigen Arrangeure zu finden waren.

Digitized by Google

Die Ausstellungskommission hat sich einfach so geholfen, daß sie sich in den meisten Fällen an diejenigen Produzenten direkt gewendet hat, deren Erzeugnisse sie auszustellen wünschte. Die landwirtschaftliche Ausstellung, namentlich die der Getreidearten und dergleichen, wurde in der Weise zusammengestellt, daß man die Behörden anwies, von den betreffenden Produkten ihres Bezirkes je ein Pröbchen einzusenden. Volles Lob verdient das hübsche Arrangement, durch welches natürlich die inneren Mängel der Ausstellung nicht verdeckt werden können. Eine Sehenswürdigkeit bildet die Ausstellung der Tabakregie: eine reiche Sammlung der verschiedenen in der Provinz erzeugten Tabaksorten. Bemerkenswert sind noch die Abteilungen für Schajaks und die Seidenproduktion, d. s. die beiden wichtigsten Industriezweige dieses Vilajets, obwohl sie nur eine geringe Beschickung seitens der betreffenden Produzenten aufweisen können. Hübsch ist die Ausstellung der Handarbeiten der Mädchenschulen Adrianopels. Im allgemeinen kann man sagen, daß die Beschickung der Ausstellung eine sehr schwache ist und letztere schon deshalb ihrem Zwecke nicht entsprechen kann.

Automobile in Indien. Wie ein Bericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kalkutta mitteilt, hat der Automobilsport in Indien unter den dortigen wohlhabenden Leuten, und zwar nicht nur unter Europäern, sondern auch unter Eingeborenen schnell Verbreitung gefunden. Es werden in Indien und namentlich in Bombay bereits Wettfahrten nach europäischem Muster unternommen.

Wirtschaftliche Verhältnisse in Algerien. Die allgemeine Lage des III. Quartals steht in Algier, wie der Bericht des dortigen k. u. k. Generalkonsulates über die genannte Periode mitteilt, immer im Zeichen des Weines und konnte im Jahre 1905 im ganzen und großen als mittelgut bezeichnet werden. Die Weinernte war ausgiebig und hat ein quantitativ wie qualitativ günstiges Ergebnis geliefert; doch haben die seit mehr als Jahresfrist tief gesunkenen Weinpreise bei den Grundbesitzern eine Krise gezeitigt, die um so bedenklicher ist, als das Ergebnis der Weinernte Frankreichs noch immer weit günstiger ausfallen dürfte, als man es in Algier, vielleicht etwas unpatriotisch erwartete, erhoffte, zumal eine Preissteigerung auch nicht zu erwarten ist. Die unmittelbaren Folgen sind Zinsrückstände bei den Banken und erschwerter Kredit, des weiteren ein bereits jetzt entschieden bemerkbares Sinken des Bodenwertes. Die niederen Weinpreise gestatten auch einen vermehrten Export nach dem Auslande (Deutschland, England, Holland), während der Absatz nach Frankreich ein ziemlich beschränkter bleibt. Die Weingutbesitzer haben seit einiger Zeit endlich doch begriffen, daß Anstrengungen zur Herstellung eines besseren Produktes gemacht werden müssen. Selbstverständlich können gute Weine stets, also auch in ungünstigen Preisjahren vorteilhafter und leichter an den Mann gebracht werden, als minder geratene (verfehlte) Weine.

Die leider begründete Aussicht auf Getreidemangel hat bereits vor Monaten die Spekulationslust gereizt, und die Preise sind infolgedessen auf eine in Algier nur selten erlebte Höhe gestiegen. Ganz besonders in Gersten sind seit Mitte September die Preise künstlich trustmäßig auf 18–19 Francs getrieben worden. Sogar der in besseren Jahren verachtete Artikel der Karubben wird jetzt mit 10—11 Francs gern bezahlt und statt Hafer und Gerste als Pferdefutter verwendet.

Alfa gedieh besonders im Departement Oran in reichen Mengen und geht zu Francs 2·50 pro *q* ab.

Oliven versprechen ein reiches Erträgnis, die Bäume sind voll, die Früchte schön.

Die Ernte in Feigen ist mittelgut, die Preise aber sehr hoch. In Couffins gepackt zu 20—25 Francs, in Kisten gepackte ausgesuchte Ware 25 Francs.

Über die algerische Industrie ist nicht viel Neues zu berichten. Was Crin végétal-Fabriken, Korkholzraspeleien, Ziegeleien und Schuhfabriken, Gerbereien etc. betrifft, ist alles beim alten, mit einziger Ausnahme der Mühlenindustrie, welche große Fortschritte gemacht hat. Französische Mühlen sind von Tag zu Tag weniger im stande zu konkurrieren. Es wird ein nicht unbedeutendes Quantum Mehl und Grieß von Algier nach Frankreich verladen. Die Schwefelraffinerie im Gué de Constantine arbeitet voll und erzeugt jährlich 50.000 Ballen. Es wird beabsichtigt, die Schwefelsäurefabrik in Maison Carrée zu vergrößern und auch für Superphosphatbereitung einzurichten; doch haben die diesbezüglichen Arbeiten noch nicht begonnen. Das Braugewerbe will im Lande, speziell in Algier, durchaus nicht Fuß fassen. Während in Oran und Constantine noch je ein Etablissement arbeitet, besteht in Algier keine einzige Brauerei mehr. Alkoholdestillation, Erzeugung von Likören, insbesondere Anisette, Likörweinen nimmt zu, so auch von Erzeugnissen wie Geranium, Menthe, Eucalyptus und Orangen. Algerischer Tabak wird in Frankreich von Tag zu Tag beliebter, und immer mehr Tabak und Zigaretten werden dorthin ausgeführt. Die größeren Fabriken in Oran und Algier sind mit modernen Maschinen deutscher Provenienz versehen, drei davon mit Motoren à gaz pauvre. Alle sind mit Arbeit überhäuft und können den Anforderungen kaum genügen. Es hat auch in letzter Zeit der Import fremder Tabake bedeutend abgenommen.

Wie immer, so war auch im Jahre 1905 der Sommer eine Zeit des Stillstandes und nur die wenigen Schlüsse in heurigem Wein, welcher gleich im Anfange der Weinkampagne um 1 bis 2 Francs angezogen hatte, um später wieder auf den alten Preis zu sinken, und die Einfuhr von Daubenholz brachten vorübergehend etwas Leben auf den Markt. Was den Export anbetrifft, so waren Ziegenfelle gesucht. Es werden täglich bedeutende Mengen eingekauft und nach Qualitäten sortiert, in Ballen von 8—10 Dutzend meist, nach New York verschickt. Schaffelle waren ebenfalls begehrter als früher und gingen nach Deutschland und Amerika. Schafe werden in bedeutenden Mengen und zu guten Preisen nach Frankreich verladen. Die Ausfuhr hat mit Ende September 1905 aufgehört. Wolle wird fast ausschließlich in rohem Zustande nach Roubaix-Tourcoing versendet; nur eine einzige Wollwaschanstalt verschickt ihre Produkte fast in der Gänze nach Berlin. Wie bereits erwähnt, erhielt sich Wein auf den früheren niederen Preisen. Kork und Crin végétal bleiben ebenfalls stationär. In Primeurs war die Ausfuhr bisher eine gute, und besonders frische Trauben werden in Deutschland von Jahr zu Jahr beliebter. Der Export von Weizen war ganz unbedeutend, von Gerste gleich null.

Die Hungersnot in Andalusien. Die landwirtschaftliche Krisis in Adalusien hat im August 1905 derart ernste Proportionen angenommen, daß sich die Regierung veranlaßt sah, außerordentliche Kredite in der Höhe von rund 13 Millionen Pesetas zu bewilligen, um den durch die Dürre verursachten Notstand wenigstens teilweise zu bekämpfen. Diese Beträge sollen, wie der Augustbericht des k. u. k. Konsulates in Madrid ausführt, hauptsächlich dazu dienen, die beschäftigungslosen Landarbeiter bei allerhand außerordentlichen öffentlichen Arbeiten zu verwenden, insbesondere aber bei solchen, die zur Hebung des Verkehrswesens in den betroffenen Provinzen beitragen, wie der Bau von Straßen, und zur Hintanhaltung der Wiederholung eines so großen Unglückes, wie Kanalisierungen, Errichtung von Reservoirs und anderen Bewässerungsarbeiten. Wie aber gegen Ende August verlautete, sind die ausgeworfenen Beträge viel zu gering, um die Not der Landarbeiter auch nur vorübergehend zu lindern.

Im Zusammenhange mit diesen Verhältnissen steht auch die bereits im Juni laufenden Jahres erfolgte Gründung einer Gesellschaft zur Aufdeckung unterirdischer Wässer in Sevilla. Die schrecklichen Folgen der diesjährigen Dürre in Andalusien und Estremadura und die seit Jahren auf kaum überwindliche Hindernisse stoßende Versorgung mit Trinkwasser haben den privaten Unternehmungsgeist auf eine radikalere Ausnützung der unterirdischen Wässer unter Zuhilfenahme der großen technischen und wissenschaftlichen Errungenschaften gelenkt, welche in den letzten Jahren speziell auf dem Gebiete der Tiefbohrungen so große Dienste geleistet haben.

Schon das im Juni dieses Jahres gefallene Ministerium Villaverde hatte Vorbereitungen getroffen, um diese Bestrebungen staatlicherseits zu unterstützen. Ein vom genannten Ministerium herrührendes diesbezügliches Gesetz wurde am 7. Juli 1905 sanktioniert. Hienach kann der Staat Subventionen zu Bewässerungszwecken, ferner zu den damit verbundenen Kanalbauten und Errichtungen von Wasserreservoirs, endlich zur Konstruktion von artesischen Brunnen erteilen. Diese Konzessionen werden durch das Ministerium für Ackerbau, Industrie, Handel und öffentliche Arbeiten erteilt, und wird hiezu ein bestimmter, unüberschreitbarer jährlicher Betrag in das Budget eingestellt.

Weit größer angelegte Pläne enthält ein königliches Dekret vom 14. Juli 1905, wonach die »Comisión del Mapa Geológico de Espana« unverzüglich Untersuchungen behufs Bestimmung derjenigen Stellen Spaniens vorzunehmen hat, an denen Becken existieren,

Digitized by Google

die auf das Vorhandensein unterirdischer Wässer schließen lassen, welche mittelst Sondierungen, artesischer Brunnen oder Galerien aufgedeckt werden könnten. Diese Wässer sind zu analysieren; auch sind Sammlungen der hiebei gefundenen Mineralien, Felsen, Fossile etc. anzulegen und Karten, Abhandlungen etc. zu publizieren. Die so entdeckten Wässer gehören dem Staate, der sich hiezu des im Bergrechte vorgesehenen Enteignungsrechtes bedienen kann; er kann die Wasserbenützung an Gemeinden oder Private verpachten.

Ein großer nordspanischer Bewässerungskanal. Unter großen Festlichkeiten erfolgte im Oktober laufenden Jahres, wie der Oktoberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Barcelona mitteilt, die offizielle Übergabe der ersten fertiggestellten 40 *km* des Kanals von »Aragon y Cataluna«, dessen Bau übrigens bereits unter der Regierung Kaiser Karl V. in Angriff genommen worden war. Dieser Kanal, welcher zur Bodenbewässerung bestimmt ist, beginnt bei der Vereinigung der Flüsse Cinca und Essera mit einer Abzweigung in den Kanal von Zaidin. (Zaidin liegt 37 *km* westlich von der katalonischen Festung Lerida, bereits auf aragonischem Gebiete.) Im ersten Teile des neuen Kanals wird die Wasserversorgung 35 m^3 pro Sekunde, im zweiten und dritten Abschnitte 23, beziehungsweise 15 m^3 pro Sekunde betragen. Die Gesamtlänge der im staatlichen Projekte vorgesehenen Bewässerungsgräben beläuft sich auf 165 *km*. Bemerkenswert ist noch, daß bei dem in Rede stehenden Kanalbaue die Aufführung einer Bogenbrücke notwendig befunden wurde, welche einen Kostenaufwand von 430.000 Pesetas erheischte und derzeit als die größte Spaniens gilt.

Ausgestaltung spanischer Häfen in Nordafrika. Von dem Bestreben geleitet, die kommerziellen Beziehungen zwischen Spanien und Afrika nach Tunlichkeit zu vermehren und dem Export, speziell nach Marokko, neue Wege zu eröffnen und ihn zu fördern, arbeitet die spanische Regierung, wie der Oktoberbericht des k. u. k. Konsulates in Madrid mitteilt, eifrig daran, die in vielfacher Hinsicht noch verbesserungsfähigen Häfen Spaniens in Nordafrika auszubauen und für den Verkehr wertvoller zu gestalten. So wurde vor kurzem ein Projekt von Schutzbauten und mehreren anderen partiellen Arbeiten in der Reede von Melilla genehmigt, und die Vergebung der in Rede stehenden Arbeiten dürfte durch eine öffentliche Offertverhandlung demnächst zur Ausschreibung gelangen. Auch die Erweiterung und Neuausgestaltung der Häfen von Ceuta und der Chafarinasinseln ist projektiert, und in absehbarer Zeit sollen, wie das spanische Finanzministtrium erklärte, die diesbezüglichen Pläne genehmigt werden, um dann unverweilt an deren Durchführung zu schreiten. Mittels Kundmachung vom 12. Oktober 1905 (»Gaceta de Madrid« vom 21. Oktober 1005) hat der Hafen von Santa Cruz de Tenerifa eine Vergrößerung erfahren, indem die in Frage kommenden Küstenteile ausgebaut und mit neuen Lagerhäusern, Schuppen und anderen Einrichtungen versehen werden. Die Durchführung dieser Arbeiten wurde dem Bauunternehmer D. Arturo Ballester y Martinez Ocampo anvertraut.

Durch königliches Dekret vom 2. November 1905 (»Gaceta de Madrid« vom 13. November 1905) wurde auf Grund des Gesetzes vom 18. Mai 1863 die Erklärung Ceutas zum Freihafen neuerdings bestätigt und dem spanischen Finanzminister dringend anempfohlen, die Stadt hinsichtlich der Zollfreiheit, respektive Zoll- und Gebührenerleichterung für bestimmte spanische Produkte Melilla gleichzustellen. Durch das in Rede stehende Dekret erfolgte auch die Regelung der Hafengebühren von Ceuta; ferner sollen behufs Errichtung eines Zollamtes in der Umgebung der genannten Stadt bei der marokkanischen Regierung entsprechende Schritte getan werden.

Landwirtschaft und Viehzucht im Transvaal. Wie der Bericht des k. u. k. Konsulates in Johannesburg über das III. Quartal 1905 mitteilt, fällt diese Periode so ziemlich mit den südafrikanischen Wintermonaten zusammen. Während derselben herrschte in beiden Kolonien eine andauernde Dürre, und die Frühlingsregen ließen außergewöhnlich lange auf sich warten. Doch waren die Ende Oktober gefallenen reichlichen Regen vielversprechend. Die Landwirtschaft des Transvaal hat sich während der letzten Jahre nicht einer einzigen wirklich guten Ernte erfreuen können, und der Viehstand des Landes, welcher durch die Rinderpest und andere Seuchen stark gelitten hat, wurde infolge des Krieges und der geringeren Kaufkraft der Buren noch geringer.

Die Ansichten über die Zukunft der Bodenkultur sind geteilt. Die Orange River Colony ist von jeher, weil wasserreicher und von der Natur mehr begünstigt, intensiver bearbeitet worden. Anders steht es mit dem Transvaal, und es ist zu bezweifeln, ob jene tatsächlich recht behalten werden, die behaupten, daß der Transvaal im Laufe der Zeit sogar Bodenprodukte exportieren würde. Für den Moment muß angestrebt werden, daß wenigstens ein Teil der allgemeinen Bedürfnisse im Lande gedeckt werde, und daß anderseits durch Schutzzölle, Transporterleichterungen etc. die Interessen des Farmers soweit geschützt werden, daß es ihm ermöglicht wird, ein wenn auch bescheidenes Auskommen zu finden. Der Staat hat seit Ende des Krieges sehr viel neue Institutionen geschaffen und durch mancherlei Hilfeleistungen versucht, dem darniederliegenden Ackerbau und der Viehzucht wieder empor zu helfen. Trotzdem diese Neuerungen von vielen als zu kostspielig und unnütz charakterisiert wurden, blieb diese künstliche Förderung nicht ohne Erfolg. Dafür können vor allem gewisse Ziffern in den Importstatistiken als Beweis angesehen werden. In den ersten sechs Monaten des Jahres 1905 wurde lebendes Vieh im Werte von 827.799 £ nach dem Transvaal importiert gegenüber 376.635 £ in der gleichen Periode des Jahres 1904. Davon entfallen auf Schafe 180 012 £ gegen 58 274 £, und auf Pferde 121.291 £ gegen 43.671 £.

Nur aus den Statistiken des Transvaal ist die Provenienz der eingeführten lebenden Tiere ersichtlich, und zwar stammten im Juli Tiere im Werte von 44.983 £ aus anderen südafrikanischen Kolonien, im August im Werte von 55.521 £ und im September im Werte von 48.150 £. Der Rest von 20.433 £ und 10.211 £ (54 Pferde und 51 Rinder) und 12.085 £ (Schafe) war überseeischer Provenienz. Die Versuche, Rinder aus Texas zu importieren, scheinen von ziemlichem Erfolg begleitet gewesen zu sein. Die 1903er Kälber erzielten einen Preis von 4 £ pro Stück, und die Nachfrage nach diesen von der Regierung gezogenen Zuchttieren war größer, als befriedigt werden konnte. Auch aus Friesland kamen im III. Quartal 1905 117 Stück Rinder, welche für den Transvaal und die Orange River Colony bestimmt waren. Ein aus Bradford (England) nach der Orange River Colony entsandter Wollexperte hat sich sehr günstig über die Qualität der Schafwolle ausgesprochen, nicht so aber über die Art, wie dieselbe auf den Markt gebracht wird. Im Oktober 1905 fand ein landwirtschaftlicher Kongreß in Pietermaritzburg statt.

Zu den vielen Neuerungen seit dem Ende des Krieges gehört auch eine Produktenbörse in Johannesburg (Witwatersrand Produce Exchange). In den ersten 10 Monaten ihres Bestandes (bis 31. Juli 1905) wurden im ganzen 62.652 Säcke und Ballen verkauft, wovon der größere Teil Kukuruz war, nämlich 35.271 Säcke. Die Verkaufskommission betrug 1 Prozent, und die erzielten Preise betrugen zusammen 32.690 £.

Gipsproduktion in der Kapkolonie. Bisher war die Kapkolonie, wie der Augustbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt mitteilt, für den Bezug von Gips, sei es für Dung- oder Bauzwecke, auf das Ausland angewiesen. Der Import (besonders von gebranntem Gips für Bauzwecke) war beträchtlich und in steter Zunahme begriffen. In jüngster Zeit wurden in der Nähe von Port Nolloth (an der nordwestlichen Küste der Kapkolonie, Ausfuhrhafen der kapländischen Kupfererzlager) große Gipslager entdeckt. Falls die Berichte über die Reichhaltigkeit der Lager sich bewahrheiten, so wird der ferneren Einfuhr des Artikels eine absolute Grenze gesetzt sein. Das Mineral soll sowohl in Kristallen als auch in feiner pulvriger, für Dungzwecke sehr geeigneter Form vorkommen. Die in Kapstadt vorgenommenen Analysen, dann die mit der gebrannten Materie in einem Kreise von Interessenten und Experten vorgenommenen Versuche sollen ungemein befriedigende Resultate ergeben haben.

Goldunternehmungen auf Madagaskar. Der Zusammenbruch der verschiedenen »Madagaskar Goldminenunternehmungen«, darunter besonders des »Lecomte Syndikats«, bildete, wie der Augustbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt mitteilt, das Hauptereignis auf dem südafrikanischen Effektenmarkte im genannten Monate. Der Kurs der auf 1 £ lautenden Aktien dieses letzteren Syndikats wurde von den Haussiers der Johannesburger Börse auf Grund von Berichten über den außerordentlichen Goldreichtum des dem Syndikat gehörigen Terrains innerhalb weniger Wochen auf 18—20 £ hinauf getrieben. Im Laufe des Monats ging der Kurs der Aktien auf 11 £, dann 8 £ zurück, um schließlich auf 30 sh. zu fallen. Die Grundstücke waren nämlich — wie es im Börsenjargon heißt — »gesalzen«, d. h. die nach Johannesburg zur Analyse gebrachten Erzmuster wurden seinerzeit von unbekannter Hand künstlich mit Gold bereichert. Als dies bekannt ward, erfolgte der Zusammenbruch des Syndikats, obwohl Madagaskar zweifelsohne eine beachtenswerte, aufstrebende Geldproduktion besitzt, da die Insel im Jahre 1902 1535 *kg* und im Jahre 1903 2299 *kg* Gold exportierte. Die dadurch hervorgerufenen Verluste in den breiten Schichten der südafrikanischen Bevölkerung, verbunden mit dem Tiefstand der andern südafrikanischen Werte, welche nur mit Schaden reali-

Digitized by Google

siert werden konnten, verursachten empfindlichen Mangel an Bargald.

Wirtschaftliche Verhältnisse in Südbrasilien (Parana). Die außerordentliche Belebung des für Parana hochwichtigen Matéhandels und der Matéindustrie im III. Quartale 1905 ist, wie der Bericht des k. und k. Konsulates in Curityba über das III. Quartal 1905 ausführt, nicht ohne Einfluß auf das gesamte Geschäftsleben geblieben, obgleich eine intensivere Einwirkung in der kurzen Zeitperiode von drei Monaten noch nicht möglich war. Jedenfalls war der Zufluß von Geldmitteln ein bedeutend größerer, und obgleich, bei dem hohen Milreiskurs, viel Geld für Zahlungen ins Ausland verwendet wurde, wird hoffentlich der zurückgebliebene Rest die Kaufkraft der Bevölkerung steigern. Der Milreiskurs schwankte zwischen $16^5/_{16}$ und $18^3/_{32}$ d.

Die großen Überschwemmungen, welche in den Monaten Mai und Juni 1905 die Paraguayanische Republik, den brasilianischen Staat Matto Grosso und in etwas geringerem Maße auch Parana heimgesucht haben, unterbanden vollständig die Matéausfuhr der zwei erstgenannten Länder und hinderten zeitweise auch den paranaensischen Export. Die Folge davon war eine unerwartet große Steigerung des Matépreises. Bis Ende Juni zahlte man pro Arroba (15 *kg*) Maté bis 2500 Reis, im Monate Juli stieg schon der Preis auf 3200 Reis, im August auf 4000 Reis und erreichte im Monate September 4800 Reis, allerdings aber nur auf kurze Zeit, denn in den letzten Tagen des September sank der Preis plötzlich auf 3500 Reis. Die günstigen Preise verursachten eine fieberhafte Tätigkeit der Matémühlen in Curityba und der Matésammler im Innern.

In der Absicht, dem brasilianischen Zündholztrust auf dem Markte von Parana eine Konkurrenz zu schaffen, wurde in Curityba eine neue außerhalb des Trustes stehende Zündholzfabrik errichtet. Ob die neue Fabrik mit Erfolg arbeiten wird; muß vorläufig dahingestellt bleiben.

In den nächsten Monaten soll ein Bankhaus in Curityba gegründet werden. Bis jetzt hat Curitypa keine Bank besessen.

Vom schönen Wetter begünstigt, gingen die Feldbestellungsarbeiten regelmäßig vor sich. Es stellt sich jetzt heraus, daß das Regenwetter und die Überschwemmungen im II. Quartal laufenden Jahres mehr Schaden in den Kolonien angerichtet haben, als ursprünglich angenommen wurde. In einigen Gegenden ist viel Mais verfault. Aus diesem Grunde stieg der Preis des Mais ganz bedeutend.

In nächster Zeit wird die Bahnstrecke Pirahy—Jaguariahyva der Sao Paulo—Rio Grande-Bahn (58 *km*) dem Verkehre eröffnet werden. Somit erübrigt nur noch die Strecke von Jaguariahyva nach Itarare (99 *km*), um Parana mit dem Staate Sao Paulo zu verbinden. Der letztere Teil der Bahn soll in drei Jahren ausgebaut werden. Der bereits fertig gebaute Teil der Sao Paulo—Rio Grande-Bahn beträgt 440 *km*. Auch südlich von Porto da Uniao in der Richtung nach dem Fluß Uruguay werden die Eisenbahnarbeiten fortgesetzt. An der Abzweigung von Porto da Uniao nach Sao Francisco (im Nordosten von Sta. Catharina) wird ebenfalls gearbeitet, und zwar an der Strecke von Sao Francisco nach Sao Bento. Die Arbeiten an der Telegraphen-Linie Guarapuava—Foz do Iguassu sind beendigt worden.

Das Staatssekretariat für öffentliche Arbeiten und Kolonisation für Parana ist bestrebt, die Mißstände in den Kolonien durch Reorganisierung derselben zu beseitigen. Es wird auch immer mehr die eventuelle Wiederaufnahme der Kolonisationstätigkeit des Staates besprochen.

Das Schicksal Suakins. Einem Artikel der »Neuen Hamburgischen Börsenhalle« über Suakin von Wilhelm Hugo sind folgende Mitteilungen zu entnehmen: Die teils natürliche, teils künstliche Umgebung Suakins durch Wasser gibt der Stadt den Charakter einer Insel. Ihre hiedurch geschaffene eigenartige Lage begünstigte die Befestigung der Stadt in hohem Grade. Ein Ring von armierten Punkten längs der Wasserlinie schützte Suakin vor Land- und Seeangriffen. Die Befestigungen sind heute belangslos, aber während des Aufstandes im Sudan spielten sie eine große Rolle. Abdullahi, der Kalif, erkannte den hohen strategischen und kommerziellen Wert eines Punktes wie Suakin, und er sandte einen seiner besten Heerführer,den gefürchteten Osman Digma, in den Achtzigerjahren mit einer starken Streitmacht gegen die Stadt. Aber obwohl es diesem gelang, sein Heer glücklich durch die Wüste von Berber herüberzubringen und die dort hausenden Beduinenstämme zu unterwerfen — seine Angriffe auf die Stadt scheiterten sämtlich, und nach monatelangen erfolglosen Kämpfen gab er den Feldzug auf. Suakin war somit neben Wadi Halfa die einzige Stadt des Sudans, welche dem Aufstand erfolgreich getrotzt hat.

Es hat seit dem Zusammenbruch der Mahdia keinerlei Veränderungen oder Erweiterungen mehr erfahren; die von altersher für die Schiffahrt des Roten Meeres und den Handel nach Innerafrika bedeutsame Stadt wird ohnehin in kurzer Zeit der Vergessenheit anheimfallen infolge eines industriell hochwichtigen Unternehmens, dessen Ausführung eine vollständige und notwendige Umgehung Suakins bedingt: die Eisenbahnlinie, welche das Rote Meer direkt mit dem Nil verbinden und in wenigen Monaten dem Betrieb übergeben wird. Sie konnte Suakin seiner unglücklichen Anfahrt wegen nicht als Ausgangpunkt wählen, die Anlage eines modernen und den kommenden Bedürfnissen entsprechenden Hafens hätte Unsummen verschlungen. Man ließ also Suakin fallen und nahm ein nördlich gelegenes, von günstigeren Landungsverhältnissen unterstütztes, bisher fast unbekanntes Dorf als Station an. Sein Name ist Mirsa Scheikh Barud, wird aber später kürzer und treffender Port Sudan lauten.

Die neue Bahn wird zweifellos einen gewaltigen Umschwung für die Ein- und Ausfuhr der Sudanländer herbeiführen. Wenn es bisher der Händel von dorther oder dorthin nie zu besonderen Resultaten hringen konnte, so trugen hieran die exorbitant hohen Transportpreise der Nilländer und der Wüstenbahn Halfa—Chartum die Schuld. Die direkte Abfuhr nach dem Roten Meer wird hierin Wandel schaffen. Sie wird zwar ganze Städte, deren Funktion bisher in der Regelung der Warenpassage in und aus dem Sudan bestand, brachlegen, wie Wadi Halfa, Dirr und Assuan; sie wird aber anderseits kulturelle Tätigkeit und Produktion im schwarzen Erdteil zwischen dem zwanzigsten und zehnten Breitegrad erhöhen und Schiffahrt und Handel im Roten Meer neu beleben. Wadi Halfa dürfte übrigens später, wenn die bereits begonnene Eisenbahnlinie um den gewaltigen Nilbogen Halfa—Ambukol—Abu Hamed fertig gestellt sein wird, wieder auf seine Kosten kommen.

Eine brasilianisch-bolivianische Kommunikationslinie. Wie der Oktoberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Rio de Janeiro mitteilt, machte ein französisches Kapitalistenkonsortium der brasilianischen Regierung eine Offerte für den Bau der Eisenbahn zwischen den Flüssen Madeira und Mamoré, wozu sich die brasilianische Regierung Bolivien gegenüber vertragsmäßig verpflichtet hat. Das Konsortium beansprucht keine andere Begünstigung als die Nutznießung der Bahn für die Dauer von 60 Jahren und verpflichtet sich, die Bahn nach Ablauf dieser Frist der brasilianischen Regierung als Eigentum zu überlassen.

Gewinnung von Vogelfedern in Brasilien. Es hat sich in London, wie der Oktoberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Rio de Janeiro mitteilt, eine Gesellschaft mit einem Kapital von 80.000 £ gebildet, die in Bahia und anderen Staaten Brasiliens die Jagd nach Tukane und andere Vögel zwecks Verwertung von Federn geschäftsmäßig betreiben will. Die Gesellschaft hat bereits in Bahia 310 *ha* Grundbesitz erworben.

Digitized by Google

Wirtschaftliche Verhältnisse in Australien. Über die wirtschaftlichen Verhältnisse in Neusüdwales im II. Quartal l. J. sind dem Berichte des k. u. k. Generalkonsulates in Sydney über diese Periode nachstehende Mitteilungen zu entnehmen: Die günstigen Witterungsverhältnisse des Frühwinters der südlichen Hemisphäre haben die guten Aussichten sowohl der Landwirte als auch der Viehzüchter verstärkt und somit auch die Zuversicht aller kommerziellen Kreise gehoben. Auf den Monat Juni mit einer Durchschnittsregenmenge von 50 *mm* in Neusüdwales folgten im Juli ebenfalls genügende Niederschläge, die dem Weideland ein selten gutes Gedeihen sicherten. Das Lammen ist im Durchschnitt sehr günstig verlaufen, da es stellenweise den hohen Ertrag von 90 Prozent ergab. Die Gesamtzahl der zur Schur kommenden Schafe und Lämmer wird auf 40 Millionen Stück geschätzt, mit einem Mittelerträgnis von je $6^1/_2$—7 lbs. Wolle. Ebenso gut sind im II. Quartal l. J. die Saaten gediehen, und es wird allgemein erwartet, daß, falls nicht auf den milden Winter verspäteter Frost eintritt, die Ernteergebnisse sogar die des Jahres 1903 übertreffen werden.

Bei solchen allgemein günstigen wirtschaftlichen Aussichten war es zu erwarten, daß auch die staatliche Finanzgebarung ein besseres Bild zeigen würde, als dies bis jetzt der Fall war. Während 11 Monaten im Finanzjahr 1904/05 war schon das neue »Reform«-Ministerium am Ruder, dessen Programm namentlich die Einschränkung der öffentlichen Ausgaben und die Sanierung des Staatshaushaltes war. Die am 1. Juli veröffentlichten Ausweise über die Finanzgebarung des am 30. Juni l. J. abgeschlossenen Jahres zeigen tatsächlich eine bedeutende Verbesserung, indem an Stelle des schon chronisch gewordenen Defizits ein Überschuß getreten ist; sie bleiben aber trotzdem infolge der absolut höheren Ausgaben weit hinter den Erwartungen zurück. Von kluger Mäßigung zeigen dagegen die Auslagen, welche über das Budget hinaus aus neuen Anlehen bestritten und zum großen Teil für produktive Investitionen verwendet wurden. Dieselben fielen von 4·7 Millionen Pfund Sterling im Jahre 1902/03 auf 2·3 Millionen Pfund Sterling im folgenden, und 0·9 Millionen Pfund Sterling im letzten Jahre. Trotzdem beträgt die Staatsschuld von Neusüdwales mit 30. Juni 1905 82,321.998 £ bei einer Einwohnerzahl von 1,469.920.

Von den Einnahmsquellen des Staates sind die Eisenbahnen (und Straßenbahnen) besonders zu erwähnen, da sie mit dem Ertrage von 4,556.541 £ über 40 Prozent der gesamten Einnahmen darstellen und im letzten Jahre um 293.000 £ mehr erzielten als 1903/04. Die Ausgaben dieses Departements betrugen 2,931.665 £, wonach ein Überschuß von 1,624.876 £ verbleibt, der aber um 30.000 £ hinter dem jährlichen Zinsenbedarf für das investierte Kapital zurückbleibt.

Die Wollsaison ist nunmehr offiziell geschlossen; es fanden daher nur minimale Abschlüsse statt. Da aber selbst die geringe Nachfrage kein entsprechendes Angebot fand, wurden bei den letzten Verkäufen in Sydney gute Preise erzielt, und zwar $11^1/_2$ d für greasy und bis $22^3/_4$ d für scoured.

Auch der Getreidemarkt sowie die Ausfuhr von gefrorenem Fleisch nahmen um die Mitte des Jahres die Aufmerksamkeit der Geschäftswelt kaum in Anspruch; nur sehr geringe Mengen dieser Produkte fanden während des II. Quartals 1905 den Weg ins Ausland.

Viel besser war die Marktlage für die Butterproduzenten und Exporteure. Obzwar auch in dieser Branche australischer Produktion die Monate April bis Juli die am wenigsten bewegten sind, erreichte doch die Ausfuhr des Commonwealth in der Berichtsperiode 83.000 Kisten. Mehr als die Hälfte hievon war Erzeugnis von Neusüdwales, dann folgte Queensland als nächstwichtiger Produzent mit Victoria an dritter Stelle. Der größte Abnehmer für Butter war auch diesmal England, welches über 60 Prozent der Gesamtausfuhr ankaufte, während Südafrika nach wie vor an zweiter Stelle rangiert.

Der Außenhandel des Commonwealth, beziehungsweise von Neusüdwales, der im stetigen Wachstum begriffen ist, zeigte im II. Quartal 1905 keine besonderen Veränderungen. Für die ersten sechs Monate des Jahres betrug der Gesamthandel dieses Staates 21·4 Millionen Pfund Sterling, von welchem 8·9 Millionen Pfund Sterling auf den Export und 12·5 Millionen Pfund Sterling auf den Import entfielen. Die Ausfuhr von Neusüdwales bestand fast ausschließlich aus Erzeugnissen dieses Staates, während in der Einfuhr Melbourne als Umschlagplatz eine große Bedeutung hatte. Vom Gesamtimport entfiel nur etwas über die Hälfte, 6·4 Millionen Pfund Sterling auf die direkte Einfuhr, während der Rest namentlich über Victoria importiert wurde.

Im Vergleiche zum I. Quartal des laufenden Jahres zeigt die überseeische Einfuhr des II. Quartales einen wesentlichen Rückfall, welcher in erster Linie wohl auf den Umstand zurückzuführen ist, daß genügende Vorräte vorhanden waren und anderseits während der toten Saison der großen australischen Stapelartikel die Kaufkraft der australischen Bevölkerung entsprechend vermindert ist. Dieser natürliche Vorgang wiederholt sich alljährlich, doch es ist zu befürchten, daß, falls die Tendenzen der jetzigen schutzzöllnerischen Bundesregierung in Gesetzen Ausdruck finden, der englische, namentlich aber der fremde Importeur einen schwierigen Stand haben wird. Es steht nämlich zu erwarten, daß weitergehende Maßregeln zum Schutze der schon bestehenden und zur Ermöglichung neuer Industrien ergriffen werden, und daß namentlich der Zolltarif schärfer und strenger gehandhabt werden wird.

Die Einklarierungen des I. Halbjahres l. J. betrugen für Neusüdwales 1699 Schiffe mit einem Gesamttonnengehalt von 2,806.989 *t*, wovon 2,301.923 *t* auf Dampfer entfielen, während 1440 Schiffe mit 2,469.362 *t* ausklariert wurden.

Über die wirtschaftlichen Verhältnisse in Victoria bemerkt der Bericht des k. u. k. Konsulates in Melbourne über das II. Quartal l. J.: Ausgiebige Regenfälle in den wichtigsten Ackerbau und Viehzucht betreibenden Distrikten des Staates Victoria haben die Aussicht auf ein gutes Jahr eröffnet, und da sich auch die Staatseinkünfte ganz bedeutend gehoben haben und das Finanzjahr, welches mit 30. Juni schließt, nicht unbedeutende Überschüsse gegenüber dem Voranschlag des victorianischen Finanzministers aufweist, kann demzufolge die allgemeine Lage des Staates als eine ungemein günstige bezeichnet werden. Die Staatseinnahmen weisen nämlich für das II. Quartal 1905 eine Zunahme von 37.432 £ gegen die korrespondierende Periode des Jahres 1904 auf, während der Überschuß der Gesamteinnahmen des Finanzjahres 1904/05 gegen die korrespondierende Periode 1903/04 die ansehnliche Summe von 190.285 £ erreichte. Da der Überschuß im Finanzjahre 1903/04 344.626 £, und derjenige für 1904/05 190.911 £ betrug, so ist fur die letzten zwei Jahre zusammen ein Gesamtüberschuß von 534.911 £ zu verzeichnen, über dessen Verwendung der Finanzminister Vorschläge zu machen hat.

Die gesteigerte Kaufkraft der Ackerbaudistrikte zufolge der letzten guten Ernte und die lohnenden Weizen- und Wollpreise haben das Ihre dazu beigetragen, größere Umsätze zu ermöglichen, so daß man mit Befriedigung auf die bisherigen Resultate des (in die Mitte des Kalenderjahres fallenden) Wintergeschäftes zurückblicken kann. In den bedeutendsten Industrien, wie z. B. in der Fabrikation von Kleidern, Waffen und Patronen, Schuhen und Stiefeln, wollenen Decken, Bürsten, landwirtschaftlichen Geräten, Juwelen, Leder, konservierter Milch, Flanellen und Tabak, welche einen erhöhten Export der respektiven Waren nach Neusüdwales, Westaustralien und Tasmanien aufweisen, macht der Staat Victoria stetige und erfreuliche Fortschritte.

Die günstige finanzielle Lage des Staates bewog auch die Regierung, eine größere Summe für umfangreiche Verbesserungen der landwirtschaftlichen Schule zu Doockie zu verwenden. Auch soll an der Universität in Melbourne eine Fakultät für das Studium der Bodenkultur ins Leben gerufen werden.

Südafrikanische Eisenbahnangelegenheiten. Am 12. September 1905 wurde die große Brücke über den Zambesi unterhalb der Viktoria-Fälle, wie der Septemberbericht des k. u. k. Generalkonsulates in Kapstadt ausführt, formell dem Verkehr übergeben. Der Eröffnungsakt wurde durch Professor Darwin, Präsidenten der British Association for the Promotion of Science (London), in Anwesenheit einer großen Anzahl von Mitgliedern der British Association vorgenommen. Die Bahnarbeiten jenseits der Fälle schreiten rüstig vorwärts. Ende September waren bereits 170 Meilen Schienen gelegt. Das Gelände scheint außerordentlich günstig zu sein, denn am 28. September wurde ein neuer Rekord im Schienenlegen geschaffen. Von 5 Uhr vormittags bis 4·30 nachmittags wurden nicht weniger als $5^1/_2$ Meilen Schienen gelegt. Das große Projekt der Kap—Kairobahn ist heute mehr als zur Hälfte realisiert.

Am 19. September fand die Eröffnung der Bahnstrecke De Aar—Prieska statt. Das Städtchen Prieska ist nordwestlich von De Aar am Orangeflusse gelegen. In dessen Nähe bestehen wertvolle Asbestlager, deren Ausbeutung durch die Bahn gefördert werden wird. Die Entfernung von De Aar beträgt 112 Meilen, jene von Kapstadt 612 Meilen und von Port Elizabeth 510 Meilen.

LITERATUR.

Mahler Ludwig, Inhaber und Leiter des Polyglotten Instituts Wien: »Praktische Grammatik der amharischen (abessinischen) Sprache.« Wien, G. Szelinski, 1906. Lex.-8°. (223 S.) 14 K.

Digitized by Google

VERANTWORTLICHER REDAKTEUR: R. v. ROESSLER. DRUCK VON CHRISTOPH REISSER'S SÖHNE, WIEN V.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Widener Library
3 2044 105 222 368

Digitized by Google